DIE BEDEUTUNG DES KONNOSSEMENTSINHALTES UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG IHRES AUSSCHLUSSES DURCH UNBEKANNT – KLAUSELN

Inaugural – Dissertation
zur
Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte
bei dem
Fachbereich Rechtwissenschaft
der
Freien Universität Berlin

vorgelegt von
Klaus-Dieter Ebermann
Referendar in Hamburg

1971

DIE BEDEUTUNG DES KONNOSSEMENTSINHALTES UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG IHRES AUSSCHLUSSES DURCH UNBEKANNT - KLAUSELN

INAUGURAL - DISSERTATION

zur

Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte

bei dem

Fachbereich Rechtswissenschaft

der

Freien Universität Berlin

vorgelegt von

Klaus-Dieter Ebermann

Referendar in Hamburg

1971

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Erstgutachter : Professor Dr. iur. Karl Sieg

Zweitgutachter: Professor Dr. iur. Rudolf Gärtner

Tag der mündlichen Prüfung: 25. Mai 1971

I N H A L T

	Seite
Literaturverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis	XII
Einführung	1
I Bedeutung des Konnossements	4
A Die Bedeutung des Konnossements für die Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter und Empfänger	4
1) Die Maßgeblichkeit des Konnossements	4
2) Die Beweiswirkung des Konnossements	8
a) Geschichtliche Entwicklung	10
aa) Skripturhaftung	10
bb) Haager Regeln	15
cc) Visby - Rules	23
b) Wesen der Beweisvermutung	27
c) Umfang der Beweisvermutung	34
d) Einzelne Rechtsfolgen der Beweiswirkung	39
aa) Bedeutung für Schadensersatzprozesse	39
bb) Bedeutung für Frachtansprüche	45
B Die Bedeutung des Konnossements für das Rechtsverhältnis zwischen Verfrachter und Befrachter	47
1) Zugrundeliegen eines Stückgütervertrages	48
2) Zugrundeliegen eines Chartervertrages	54
C Die Bedeutung des Konnossements für sonstige Rechtsverhältnisse	57
1) Verhältnis Verfrachter - Ablader	57
2) Seeversicherung	59
3) Abladegeschäft	61
a) Allgemeines	61
b) Akkreditivgeschäft	65

Seite

D Haftung für unrichtige Konnossements-ausstellung 70

1) Haftungsgrundlage 71

a) Schadensersatzansprüche des Befrachters 74

b) Schadensersatzansprüche des Abladers 76

c) Schadensersatzansprüche des Empfängers 78

2) Umfang der Haftung 86

3) Beweislast 90

E Zwischenergebnis 94

II Vermeidung und Ausschluß der beweis- und haftungsrechtlichen Bedeutung des Konnossements-inhalts 95

A Vermeidung von Beweiswirkung und Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung durch Nichtaufnahme betreffender Angaben 95

1) Umfang der Aufnahmepflicht 96

a) Allgemeine Aufnahmepflicht 96

b) Gebundene Aufnahmepflicht 97

2) Fehlen und Entfallen der gebundenen Aufnahmepflicht 100

a) Fehlen 100

b) Entfallen 101

3) Bedeutung der fehlenden bzw. entfallenen Bindung 103

B Ausschluß der Beweisfunktion des Konnossements und der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung durch Unbekannt-Klauseln 106

1) Ausschluß der Beweiswirkung 106

a) Begriff der Unbekannt-Klauseln 106

b) Die gesetzlich ausdrücklich zugelassenen Fälle des Ausschlusses 109

c) Ausschluß der Beweiswirkung in anderen Fällen 111

aa) Inhaltlicher Umfang der zwingenden Haftung 113

bb) Geschützter Personenkreis und Geltungsbereich der zwingenden Haftung 117

d) Beweislast für die tatsächlichen Voraussetzungen der Unbekannt-Klauseln 120

Seite

2) Ausschluß der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung 127

a) Einschränkung der Freizeichnung durch zwingendes Seefrachtrecht 128

b) Bürgerlich-rechtliche Einschränkungen 132

3) Formell-inhaltliche Anforderungen an Unbekannt-Klauseln 138

a) Die von der herrschenden Meinung vertretene Auffassung 139

b) Versuch einer Widerlegung der für den teilweisen Begründungszwang angeführten Argumente 142

c) Rechtslage im Ausland 150

aa) Frankreich 151

bb) Anglo-amerikanischer Rechtskreis 154

cc) Belgien, Italien 157

d) Zusammenfassung 158

4) Auswirkungen der Unbekannt-Klauseln auf den Dokumentenverkehr 160

Schlußbemerkung 169

LITERATURVERZEICHNIS

Abraham, Hans-Jürgen	Das Seerecht, 3.Auflage, Berlin 1969
Astle, W.E.	Shipowners Cargo Liabilities and Immunities, 3.Auflage, London 1967
Baumbach-Lauterbach	Zivilprozeßordnung, 27.Auflage, München und Berlin 1963
Boyens, Emil	Buchbesprechung, ZHR 63,325ff
	Buchbesprechung, ZHR 73,517ff
	Das deutsche Seerecht, Band II, Leipzig 1901
Boyens-Lewis	Das deutsche Seerecht, Auf Grund des Kommentars von Dr.William Lewis neu bearbeitet von Emil Boyens, Band II, Leipzig 1901
Brodmann, E.	Buchbesprechung, ZHR 58,589ff
	Zur Rechtslehre vom Konnossement, ZHR 70,1 ff
Brüggemann, Max	Das Außenhandelsgeschäft und seine Banktechnik, Stuttgart 1958
Burchard-Motz, Heinrich	Die Stockholmer Verhandlungen des C.M.I. über die Reform der Haager Regeln, Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Heft B 6,Hamburg 1964
Capelle,Karl-Herrmann	Zur Verfrachterhaftung nach dem Deutschen Einheitskonnossement 1940, HansRGZ 1943, A, 26 ff
Carver	British Shipping Laws, Band 2 (Carriage by Sea), London 1963
	zit.: Carver, British Shipping Laws
Carver's	Carriage of Goods by Sea, 9.Auflage, London 1952
	zit.: Carver's, COGSA
Chauveau,Paul	Traité de Droit Maritime, Paris 1958
C.M.I.Stockholm	Comité Maritime International, Conférence de Stockholm, 1963
Colinvaux,Raoul P.	The Carriage of Goods by Sea Act, 1924, London 1954
Collard,Joseph	Aperçu de Droit Maritime Belge, Antwerpen 1931

Dabelstein, Hans-Erich	Die Demise-Klausel, Dissertation Hamburg 1969
Deloukas, Nikolas	Die Haftung des Verfrachters aus schuldhafter Unrichtigkeit des Konnossements nach deutschem, englischem und amerikanischem Recht, Heft 16 der Überseestudien, Hamburg 1940
Der wohl instruirte Schiffer,	und zwar was derselbe vor angetretener, währender und nach abgelegter Reise zu beobachten hat, 3. Auflage, Lübeck und Wismar 1773
Dor, Stephane	Bill of Lading Clauses and the Brussel's International Convention of 1924, Hinckley, Leics. 1956
Düringer-Hachenburg	Das Handelsgesetzbuch, 3.Auflage, Mannheim pp. 1932
Ehlers, Hans	Die Bezeichnung der Ladung im Konnossement, HansRGZ 1938, A, 249 ff
Eisemann, Frédéric	Die Incoterms in Handel und Verkehr, Wien 1963 zit.: Eisemann Recht und Praxis des Dokumentenakkreditivs, Heidelberg 1963 zit.: Eisemann, Dok.akkr.
Gaeta-Pescatore	Codice delle leggi sulla navigazione marittima - interna e aerea, (Textsammlung), Mailand 1952
v.Gierke, Julius	Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 8.Auflage, Berlin 1958
Gilmore, Grant and Black	The Law of Admiralty, Brooklyn 1957
Götz, Hans-Norbert	Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis, Bielefeld 1960
Goldschmidt, L.	Handbuch des Handelsrechts, Band I, 2.Abt., Erlangen 1868
Grader van der Maas, A.L.	Handbuch der Dokumentenakkreditive, 2.Auflage, Stuttgart 1963
Gramm, Hans	Das neue Deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln, Berlin 1938

Gütschow, C.	Die Haager Regeln 1922, HansRZ 1924, 887ff, 929ff
	Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht, Hamburg 1911
Haage, Hans	Das Abladegeschäft, 4.Auflage, Hamburg 1958
I.L.A.-Report	The International Law Association, Report of the 30 th Conference, held at the Peace Palace, The Hague, Holland, Vol.II, London 1922
de Juglart, Michel	Les réserves de l'article 2 de la loi du 2 avril 1936, DMF 1953, 303 ff
v.Kaltenborn, Carl	Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts, Band I, Berlin 1851
Knauth, Arnold W.	The American Law of Ocean Bills of Lading, Baltimore 1937
Kuhl, H.	Zur Auslegung der Haager Regeln, HansRZ 1926, 571 ff
Lange, Louis	Zeichnung reiner Konnossemente gegen Revers, Mannheim pp. 1929
Langenbeck, Herman	Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und See - Recht, Hamburg 1727
Lebuhn, Jürgen	C.M.I. - Konferenz Stockholm, Vers R 1963, 693 ff
	Neuzeitliche Konnossementsfragen, Hamburg 1949
Leo, M.	Das falsch datierte Konnossement, HansRZ 1927, 241ff
	Die Frage des Receptums im Seerecht, HansRZ 1925, 417ff
	Der Kapitän als leitender Angestellter ?, HansRGZ 1932, A, 643f
Lewis, William	Das deutsche Seerecht, Kommentar, 2.Auflage, Band I, Leipzig 1883
Liesecke, Rudolf	Das Dokumentenakkreditiv in der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, WM 1960, 210ff
	Die Freizeichnung des Verfrachters von der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsaussrellung, Hansa 1961,345ff

Liesecke, Rudolf	Das Konnossement nach der Revision 1962 der "Einheitlichen Richtlinien für Dokumenten-Akkreditive", WM 1964, 1283 ff
	Die Ladungsschäden in der neueren internationalen Rechtsprechung, Hansa 1965, 1898 ff
	Neuere Entwicklungen im Konnossementsrecht, Hansa 1967, 1496 ff
	Die neuere Rechtsprechung, insbesondere des Bundesgerichtshofes, zum Dokumentenakkreditiv, WM 1966, 458 ff
	Wertdeklaration im Konnossement ohne Zustimmung des Verfrachters?, VersR 1965, 406 f
Lorenz-Meyer, Georg-Christian	Reeder und Charterer, Heft 29 der Überseestudien, Hamburg 1961
Lotter, Wolfgang Friedrich	Beweislast im Seefrachtrecht, Heft 36 der Überseestudien, Berlin 1960
Makower, H.	Das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch, 11.Auflage, Berlin 1893
Markianos, Demetrios	Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, Heft 26 der Überseestudien, Hamburg 1960
Mittelbach, Clamor	Das Verfahren "Reines Konnossement gegen Revers" und seine Lösungsmöglichkeiten, Dissertation Hamburg 1962
Möring, Fritz	Bemerkungen zu dem Urteil des Reichsgerichts in HansRGZ B 1931, 499 ff, HansRGZ 1932, A, 439 f
Palandt	Bürgerliches Gesetzbuch, 29.Auflage, München 1970
Pappenheim, Max	Handbuch des Seerechts, Band III, München und Leipzig 1918
Poehls, Meno	Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts, Band III (Seerecht), Hamburg 1830
Prüssmann, Heinz	Seehandelsrecht, Kommentar, München 1968

RGRK-BGB	Das Bürgerliche Gesetzbuch, Kommentar, herausgegeben von Reichsgerichtsräten und Bundesrichtern, 10. und 11.Auflage, Berlin 1960 ff
RGRK-HGB	Kommentar zum Handelsgesetzbuch, früher herausgegeben von Mitgliedern des Reichsgerichts, 2.Auflage Band V, 1960,Berlin
Ripert, Georges	Droit Maritime, 4.Auflage, Band II, Paris 1952
Ritter-Abraham	Das Recht der Seeversicherung, Kommentar zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen, Band 1, 2.Auflage, Hamburg 1967
Rodière, René	Droit Maritime d'après le Précis du Doyen Georges Ripert, 3.Auflage, Paris 1967 zit.: Rodière, Droit Maritime
	Traité Général de Droit Maritime, Affrêtements & Transports, Band II Paris 1967 zit.: Rodière, Traité Général
Röhreke, Hans Georg	Zur Wirksamkeit der Unbekannt-Klauseln im Seefrachtrecht, Hansa 1951, 1464 ff
Rosenberg, Leo	Die Beweislast, 4.Auflage, München und Berlin 1956 zit.: Rosenberg, Beweislast
	Lehrbuch des deutschen Zivilprozeßrechts, 8.Auflage, München und Berlin 1960 zit.: Rosenberg
Rotermund-Koch	Die Ladung, 3.Auflage, Band I, Hamburg 1947
Ruhwedel, Edgar	Erhöhung der Haftung durch Wertangabe im Konnossement, VersR 1965, 221 ff
Schaps, Georg	Das deutsche Seerecht, Kommentar, Berlin 1906
Schaps-Abraham	Das deutsche Seerecht, Kommentar und Materialsammlung, Band II, 3. Auflage, Berlin 1962
Schaps-Mittelstein-Sebba	Das deutsche Seerecht, Kommentar, Band I, 2.Auflage, Berlin und Leipzig 1921

Schlegelberger, Franz	Handelsgesetzbuch, 4.Auflage, Berlin und Frankfurt/M. 1965
	zit.: Schlegelberger (m.Bearbeiter)
	Seeversicherungsrecht, Berlin und Frankfurt/M. 1960
	zit.: Schlegelberger, Seeversicherung
Schlegelberger-Liesecke	Seehandelsrecht, Kommentar, 2.Auflage, Berlin und Frankfurt/M. 1964
Schlodtmann, F.W.	Zur Lehre von den Connossementsclauseln, ZHR 21, 398 ff
Schnitter, Gerhard	Rechtsverbindlichkeit des Deutschen Einheitskonnossements 1940 in Bezug auf die Beteiligten und seinen Inhalt, ungedruckte Dissertation,Hamburg 1956
Schubert, Werner	Das Akkreditiv, BB 1952, 128 ff
Scrutton	Charterparties and Bills of Lading, 17.Auflage, London 1964
Sichtermann	Dokumentenmängel beim Dokumentenakkreditiv, Betrieb 1954, 552
Sieg, Karl	Aktuelle Fragen des Seefrachtrechts eine rechtsvergleichende Auswertung neuerer französischer Judikatur, MDR 1956, 708 ff
Sieveking, Alfred	Das deutsche Seerecht, Lehrbuch, Hamburg 1907
Smeesters-Winkelmolen	Droit Maritime et Droit Fluvial, Band II, Brüssel 1933
Soergel-Siebert	Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar, 10.Auflage, Stuttgart pp. 1967
Stödter, Rolf	Geschichte der Konnossementsklauseln, Heft 21 der Überseestudien, Hamburg 1953
Thomas-Putzo	Zivilprozeßordnung, 4.Auflage, München 1970
Wiele, Gerhart	Das Dokumentenakkreditiv und der anglo-amerikanische Documentary Letter of Credit, Heft 24 der Überseestudien, Hamburg 1955
Wüstendörfer, Hans	Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Auflage, Tübingen 1950
	zit.: Wüstendörfer, SHR

Wüstendörfer, Hans — Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages, Band I, Dresden 1905 - 1909
zit.: Wüstendörfer, Studien

The Hague Rules, Heft 2 der Überseestudien, Mannheim pp. 1923
zit.: Wüstendörfer, HR

Zur internationalen Vereinheitlichung des Cif - Geschäfts, HansRZ 1926, 481 ff

Zahn, Johannes C.D. — Zahlung und Zahlungssicherung im Außenhandel, 4.Auflage, Berlin 1968

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

a.a.O.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
a.E.	am Ende
AMC	American Maritime Cases (zit.Jahrgang und Nummer)
Anh.	Anhang
Anm.	Anmerkung
Austr.-Scoga	(Australia) Sea Carriage of Goods Act, 1924
BB	Der Betriebsberater
Betrieb	Der Betrieb
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bundesgerichtshofes (zit. Band und Seite)
Can.-Wcoga	(Canada) Water Carriage of Goods Act, 1936
C.M.I.	Comité Maritime International
DM	Il diritto marittimo (zit. Jahrgang und Seite)
DMF	Le Droit Maritime Français (zit.Jahrgang und Seite)
DVO	Durchführungsverordnung
F.2d	Federal Reporter, Second Series (USA) (zit. Band und Seite)
FSupp	Federal Supplement (USA) (zit.Band und Seite)
Fußn.	Fußnote
GB-Cogsa	(Großbritannien) The Carriage of Goods by Sea Act, 1924
Hansa	Hansa, Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen
HansGZ	Hanseatische Gerichtszeitung (Hauptblatt), 1880 - 1927 (zit. Jahrgang undSeite)
HansOLG	Hanseatisches Oberlandesgericht
HansRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift, 1928 - 1944 (zit.Jahrgang,Abteilung und Spalte)
HansRZ	Hanseatische Rechtszeitschrift, 1917 - 1927 (zit.Jahrgg.und Spalte)
I.L.A.	International Law Association

Journal Officiel	Documents de l'Assemblée nationale (zit. Nummer und Seite)
J.P.A.	Jurisprudence du port d'Anvers (zit. Jahrgang und Seite)
K.B.D.	King's Bench Division of the High Court of Justice
KG	Kammergericht
Ll.L.Rep.	Lloyd's List Law Reports (zit. bis einschließlich 1950 nach Band und Seite, ab 1951 nach Jahrgang, Halbband und Seite)
LM	Lindenmaier-Möhring, Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs(zit. Paragraph und Nummer)
MDR	Monatsschrift für deutsches Recht
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Rdnr.	Randnummer
R.d.S.	Recht der Schiffahrt (zit. nach Kennziffern)
RG	Reichsgericht
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RGZ	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (zit.Band und Seite)
ROHG	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts (zit.Band und Seite)
Überseestudien	Überseestudien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht (zit. Nummer und Seite)
T.L.R.	Times Law Reports (England) (zit. Band und Seite)
US C.A.	United States (Circuit) Court of Appeals
US-Cogsa	(USA) Carriage of Goods by Sea Act, 1936
US D.C.	United States District Court
VersR	Versicherungsrecht
WM	Wertpapier - Mitteilungen, Teil IV B, Wertpapier- und Bankfragen (zit. Jahrgang und Seite)
zit.	zitiert
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, begründet von Goldschmidt (zit. Band und Seite)

Einführung

Das Konnossement ist die wichtigste Urkunde des Seeverkehrs. Es vermag den überseeischen Güterumschlag zu beschleunigen und zu vereinfachen, indem es im Warenverkenr an die Stelle der Güter selbst tritt. Es kursiert an ihrer Stelle, und seine Übergabe hat dieselben Wirkungen wie die Übergabe der Waren selbst (§ 650 HGB). So wird mittels der Konnossemente über die Güter verfügt, während sie selbst noch unterwegs sind.

Gegen Vorlage des Konnossementes pflegt der Verkaufskommissionär dem abladenden Kommittenten Vorschüsse zu gewähren, der Käufer oder beim Akkreditivgeschäft die Akkreditivbank dem Verkäufer den Kaufpreis zu zahlen. Aufgrund der Konnossemente erfolgt die Zollabfertigung, beweist der Versicherungsnehmer bei der Seeversicherung die Verladung der Güter und sein Versicherungsinteresse und werden vom Empfänger der Güter Dispositionen getroffen.

Bereits aus dieser wirtschaftlichen Bedeutung des Konnossements ergibt sich, daß seinem Inhalt im Rechtsverkehr erhebliche Bedeutung zukommt.

Im Interesse der Umlauffähigkeit des Papiers muß zum einen sichergestellt sein, daß die wesentlichen Angaben - Art, Menge und Beschaffenheit der empfangenen Güter sowie Einzelheiten der Verschiffung, um nur einige zu nennen - im Konnossement überhaupt e n t h a l t e n sind. Dem trägt in gewissem Umfang § 643 HGB Rechnung, der - allerdings nicht zwingend - diejenigen Angaben aufzählt, die ein Konnossement üblicherweise enthalten soll.

Zum anderen muß gewährleistet sein, daß der Verkehr auf die Richtigkeit dieser Angaben auch v e r t r a u e n kann, sei es, daß man die Angaben in gewissem Umfang für bindend erklärt, sei es, daß der Verkehr durch leicht durchsetzbare Schadensersatzansprüche geschützt wird.

Hier richtet sich das Interesse in erster Linie auf die Person des Verfrachters als dem Aussteller des Konnossements. Da er im Konnossement nicht nur den Empfang der zu verschiffenden Ware bescheinigt, sondern zugleich verspricht, diese nach dem Transport an den legitimierten Inhaber der Urkunde abzuliefern, ist er zugleich der "Bezogene" der Konnossementsurkunde, dieser wechselrechtliche Begriff sei hier erlaubt.

So spielen die Angaben, die er in das Konnossement aufgenommen hat, insbesondere für seine Verpflichtungen gegenüber den Ladungsbeteiligten eine erhebliche, in Streitfällen oft sogar die entscheidende Rolle.

Für das Verhältnis des Verfrachters zum legitimierten Empfänger der Güter hat das Gesetz dies in § 656 Abs.I HGB ausdrücklich dadurch ausgesprochen, daß es insoweit den Konnossementsinhalt für allein maßgeblich erklärt. Aber auch für die Rechtsbeziehungen des Verfrachters zum Befrachter und zum Ablader sind die im Konnossement enthaltenen Angaben von nicht zu unterschätzender Bedeutung, wie sich zeigen wird.

Das Gesetz hat der wichtigen Rolle des Konnossementsinhaltes dadurch Rechnung getragen, daß es in § 656 Abs.II, Satz 1 HGB eine gesetzliche Vermutung für die Richtigkeit bestimmter Angaben aufstellt. Insoweit spricht man von der sogenannten Beweiswirkung oder Beweisvermutung des Konnossements.

Diese Beweisvermutung ist bei Streitigkeiten über die Richtigkeit der Konnossementsangaben, wie sie insbesondere bei Auftreten von Ladungsschäden oder -verlusten vorkommen, wenn überhaupt, nur unter erschwerten Voraussetzungen, die vor allem aus der Beweislastverteilung resultieren, zu widerlegen.

Auf diese Weise wird es den Anspruchsberechtigten erleichtert, die Voraussetzungen ihrer Ansprüche zu beweisen. Da sich solche Schadensersatzansprüche meist gegen den Verfrachter richten, ist es für diesen oft "gefährlich", genauere Angaben in das Konnossement aufzunehmen, an denen er sich später unter Umständen festhalten lassen muß.

Daher sind die Verfrachter bemüht, diese Beweiswirkung des Konnossementsinhaltes und darüber hinaus auch jegliche Haftung für eine unrichtige Konnossementsausstellung von vornherein auszuschließen.

Dies kann dazu führen, daß die Ladungsbeteiligten entweder bereits auf die Aufnahme solcher Angaben in das Konnossement verzichten, oder daß sie sie zwar aufnehmen, zugleich aber mit einem Vorbehalt versehen, durch den sie zu erkennen geben, daß sie für die Richtigkeit der betreffenden Konnossementsangaben nicht einstehen wollen. Hierzu dienen herkömmlicherweise die sog. Unbekanntklauseln.

I Bedeutung des Konnossements

A Die Bedeutung des Konnossements für die Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter und Empfänger

1) Die Maßgeblichkeit des Konnossements

Das Konnossement ist eine meist im Rahmen des Seefrachtvertrages vom Verfrachter oder dessen Vertreter ausgestellte Urkunde, die eine Empfangsbescheinigung über die zur Beförderung übernommenen Güter sowie eine Auslieferungsverpflichtung gegenüber dem legitimierten Inhaber dieser Urkunde enthält [1]).

Seine größte Bedeutung kommt dem Konnossement jedoch nicht im Rahmen des zwischen Verfrachter und Befrachter geschlossenen Frachtvertrages selbst zu. Vielmehr spielt es nach dem Willen des Gesetzgebers seine e n t s c h e i d e n d e Rolle in dem Rechtsverhältnis zwischen Verfrachter und Empfänger der verschifften Waren. Dies hat das Gesetz dadurch zum Ausdruck gebracht, daß es für die zwischen Verfrachter und Empfänger bestehende Rechtsbeziehung in § 656 Abs. I HGB [2]) das Konnossement für maßgeblich erklärt, während im Verhältnis der Parteien des Frachtvertrages gem. § 656 Abs. III die Regelungen dieses Vertrages maßgebend bleiben sollen.

Für den durch das Konnossement legitimierten Empfänger bedeutet dies, daß ihn das Recht, entsprechend der im Konnossement enthaltenen Verpflichtung des Verfrachters die Auslieferung der verschifften Güter zu verlangen, u n a b h ä n g i g von etwaigen Abreden des Frachtvertrages zusteht.

- - -

1) Prüssmann, Anm. II, A vor § 642

2) Paragraphen ohne Gesetzesangabe sind im folgenden solche des HGB

Regelungen des Frachtvertrages, die im Konnossement selbst nicht - und zwar auch nicht im Wege von Generalverweisungen auf den Frachtvertrag durch sog. Incorporation-Clauses - enthalten sind, sind gegenüber dem konnossementsmäßigen Forderungsrecht des Empfängers unwirksam [3]. Wenn ein Konnossement ausgestellt worden ist, kann der Empfänger die Auslieferung der Güter auch dann verlangen, wenn ein Frachtvertrag gar nicht geschlossen worden - z.B. bei Verschiffung eigener Güter - oder nicht wirksam geworden ist[4].

Somit begründet das Konnossement ein rechtlich selbständiges Forderungsrecht des Empfängers[5]. Die diesen selbständigen Anspruch verbriefende und für seine Geltendmachung erforderliche Urkunde hat also den Charakter eines Wertpapieres[6].

Diese Selbständigkeit des sich aus dem Konnossement ergebenden Rechtes zur Inempfangnahme der Waren war eine verkehrstechnische Notwendigkeit, seitdem es wirtschaftlich nicht mehr vertretbar erschien, der schwimmenden Ware einen Kargadeur als Absatzvermittler mit auf die Reise zu geben[7]. Wenn man die Waren nunmehr in größerem Maße als zuvor mittels der Konnossemente p e r D i s t a n z umsetzte, mußte man den Empfänger durch ein selbständiges Empfangsrecht sichern[7].

- - -

3) ROHG v.25.11.1873, Bd.12, 127 (131);Schaps-Abraham § 656, Anm.2;Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr.3;Prüssmann § 656, Anm.B,2;Gramm § 656,Anm. III (173)

4) Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr.2

5) Schaps-Abraham, Anm.3 vor § 642;Wüstendörfer, Studien, 322 ff, 329 ff;Prüssmann, Anm.II, A vor § 642

6) Prüssmann a.a.O.

7) vgl. Wüstendörfer, Studien, 12, 323;Goldschmidt, 656 f

Aber nicht nur für die R e c h t e , sondern auch für die P f l i c h t e n des Empfängers gegenüber dem Verfrachter ist allein das Konnossement maßgebend.

Bis zur Annahme der Güter durch den Empfänger bestehen solche Pflichten für diesen nicht, vielmehr liegt bis zu diesem Zeitpunkt nur eine einseitige Verpflichtung des Verfrachters zur Auslieferung vor[8]. Mit der Annahme der Güter jedoch wird der Empfänger gem. § 614 gegenüber dem Verfrachter zur Bezahlung der Fracht verpflichtet. Maßgebend für diese Verpflichtung ist trotz des ungenauen Wortlautes des § 614 Abs. I im Falle, daß ein Konnossement ausgestellt worden ist, a l l e i n das Konnossement[9]. Dieses ist,wie auch aus § 657 hervorgeht, auch für die Berechnung der Fracht allein maßgeblich. Hiernach ist allein die dort angegebene Menge der Güter entscheidend, sofern nicht das Konnossement eine ausdrückliche, abweichende Regelung enthält. § 657 ist eine Ausnahme von dem in § 620 niedergelegten Grundsatz, daß im Zweifel die abgelieferte Menge entscheidend sein soll[10].

Auf andere als die in § 614 genannten Ansprüche braucht sich der Empfänger nicht einzulassen, wenn sie, ohne im Konnossement ihren Ausdruck gefunden zu haben, auf Absprachen zwischen Verfrachter und Befrachter oder Ablader beruhen[11].

Demnach sind sowohl das konnossementsmäßige Empfangsrecht des Empfängers als auch seine Pflich-

- - -

8) Schaps-Abraham § 656, Anm.1

9) BGH v.10.10.1957, BGHZ 25, 300 (304);Prüssmann, § 614, Anm.D, 1 a;Schaps-Abraham § 614, Anm.17

10) Schlegelberger-Liesecke § 657, Rdnr.1;Prüssmann § 657, Anm.B, 1

11) Schaps-Abraham § 614, Anm. 17

ten von dem der Konnossementsausstellung im Regelfall zugrundeliegenden Frachtvertrag grundsätzlich rechtlich unabhängig[12]. Auf die Abweichungen von diesem Grundsatz in denjenigen Fällen, in denen der Empfänger mit dem Befrachter identisch ist, soll an anderer Stelle - bei der Untersuchung des Rechtsverhältnisses zwischen Verfrachter und Befrachter - eingegangen werden.

Die strikte rechtliche Trennung der Ansprüche aus dem Konnossement von den Vereinbarungen des Frachtvertrages entspricht jedoch nicht voll der Rechtswirklichkeit.

So decken sich insbesondere beim Stückgütervertrag in der Regel der Inhalt von Konnossement und Frachtvertrag[13]. Beim Raumfrachtvertrag nimmt das Konnossement die Bestimmungen der Chartepartie häufig im Wege der Bezugnahme in sich auf[13]. Dies geschieht durch sog. Incorporation-Clauses (clauses de référence), wie z.B. "all other conditions as per charterparty" oder "all terms, conditions and exemptions contained in charterparty are herin incorporated"[14]. Hierbei ist allerdings stets zu prüfen, ob und inwieweit die Bestimmungen des Frachtvertrages im Verhältnis zum Empfänger überhaupt anwendbar sein sollen und angewendet werden können[15]; häufig erscheinen sie als nur für das Verhältnis zwischen den Parteien des Frachtvertrages gedacht und geeignet[15].

- - -

12) Schaps-Abraham § 656, Anm. 2;Abraham § 20 V, 1 (137);Prüssmann § 656, Anm. B, 2;Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 3;Gramm § 656, Anm.III(173); BGH v.10.10.1957, BGHZ 25, 300 (303)

13) vgl.Schlegelberger-Liesecke a.a.O.

14) Beispiele v.Schaps-Abraham a.a.O.

15) Prüssmann § 656, Anm. B, 2;Vorbem. III, C, 1 d vor § 556;Schaps-Abraham § 656,Anm. 4;Schlegelberger-Liesecke a.a.O.

Solche klauselmäßige Einbeziehungen der Regeln des Frachtvertrages in das Konnossement waren nach § 651 Abs. II, Satz 1 HGB a.F. ausdrücklich zugelassen; das Seefrachtgesetz von 1937 hat diese Regelung, weil selbstverständlich, fortgelassen[16].

Diese wirtschaftliche Verknüpfung von Konnossement und Frachtvertrag in der Lebenswirklichkeit läßt jedoch, da sie insoweit den Frachtvertrag in das Konnossement einbezieht und dann dieses derart inhaltlich erweiterte Konnossement maßgeblich sein läßt, den rechtlichen Ausgangspunkt unberührt, nach dem es für den konnossementsmäßigen Anspruch des Empfängers a l l e i n auf den Inhalt dieser Urkunde ankommt.

Um dieser Bedeutung des Konnossements gerecht zu werden und zu verhindern, daß die darin enthaltenen Angaben durch übermäßige Freizeichnungen von Seiten der Verfrachter völlig unverbindlich gemacht und so eine gesicherte, wertpapiermäßige "Erledigung" der Ansprüche aus dem Konnossement vereitelt werden könnten, war es erforderlich, diese Angaben durch eine erhöhte und besonders geschützte B e s t a ndsk r a f t zu sichern. Diesem Bedürfnis hat das Gesetz in § 656 Abs. II, Satz 1 Rechnung getragen, indem es den im Konnossement enthaltenen Angaben eine besondere Beweiswirkung zuerkannte.

2) Die Beweiswirkung des Konnossements

Nach § 656 Abs. II, Satz 1 besteht eine gesetzliche Vermutung dafür, daß bestimmte, insbesondere die in § 643 Nr. 8 aufgezählten, Konnossementsangaben richtig sind.

- - -

16) Prüssmann § 656, Anm. B, 2;Gramm § 656, Anm.I (169);Schaps-Abraham § 656, Anm. 3;Hans OLG Hbg. v. 7.1.1958 MDR 1958, 519

Diese Beweisvermutung ist im Rahmen des § 662 Abs.I, Satz 2 zugunsten des Ladungsempfängers zwingendes Recht. Sie kann zu seinem Nachteil nicht im voraus abbedungen werden. Der Verfrachter seinerseits kann jedoch im voraus auf die Widerlegbarkeit der Konnossementsvermutung verzichten und so seine Rechtsstellung verschlechtern, wie sich aus § 662 Abs. III ergibt[17].

§ 656 Abs. II,Satz 1 enthält eine einfache gesetzliche Vermutung, die sowohl für den Verfrachter als auch für den Empfänger in vollem Umfang widerlegbar ist. Diese Widerlegbarkeit besteht zugunsten des Verfrachters auch gegenüber einem gutgläubigen Konnossementserwerber.

Somit kann der Empfänger und Konnossementsinhaber trotz der Beweisvermutung nicht ohne weiteres auf das Zutreffen der Konnossementsangaben vertrauen.

Wenn man sich die erhebliche Bedeutung des Konnossements als eines gekorenen Orderpapieres für den Handelsverkehr vor Augen hält, die daraus resultiert, daß das - übliche - Orderkonnossement gem. § 363 Abs. II mit allen dinglichen Wirkungen für die repräsentierten Güter durch Indossament übertragen werden kann, wird deutlich, daß die durch den Grundsatz der Widerlegbarkeit beschränkte Glaubwürdigkeit des Konnossements nicht die einzig denkbare Ausgestaltung der Beweiswirkung von Konnossementen sein kann.

Vielmehr läßt das Interesse des Handelsverkehrs an der Verläßlichkeit der Konnossementsangaben auf ein gewisses Bedürfnis schließen, den Konnossementsangaben einen stärkeren Bestandsschutz zu geben.

- - -

17) vgl.Prüssmann § 656, Anm.C, 1 b;Schaps-Abraham § 656, Anm.11;Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 4;Wüstendörfer, SHR, § 23, II, 3 b(310)

Eine solche erhöhte Bestandskraft besaßen die Konnossementsangaben von Gesetzes wegen bis zur Änderung des Seefrachtrechts des Handelsgesetzbuches durch das Gesetz vom 10. August 1937[18]. Erst dieses Gesetz, durch das die sog. Haager Regeln inhaltlich in das deutsche Seefrachtrecht übernommen wurden, führte die Widerlegbarkeit der Konnossementsangaben ein.

a) Geschichtliche Entwicklung der Beweiswirkung

aa) Skripturhaftung

Dem heutigen § 656 entsprach nach der bis zum Inkrafttreten des Seefrachtgesetzes 1937 am 1. Januar 1940 geltenden Fassung[19] die Regelung in § 651 HGB a.F.

Diese Vorschrift entsprach im 1. Halbsatz ihres ersten Absatzes wörtlich dem heutigen § 656 Abs. I. Darüber hinaus ordnete jedoch § 651 Abs. I, 2. Halbsatz HGB a.F. an, daß die Ablieferung an den Empfänger "nach dem Inhalte des Konnossements" zu erfolgen habe.

Diese Art der Haftung des Verfrachters, die sich aus dem Wortlaut des Konnossements selbst ergab, hat man üblicherweise als S k r i p t u r h a f t u n g bezeichnet. Sie wurde streng von der sog. Receptumshaftung unterschieden[20], unter der man die Haftung des Verfrachters auf Grund der Tatsache der Übernahme der Güter verstand. Beide Haftungssysteme ergänzten einander[21].

- - -

18) Gesetz zur Änderung v.Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Seefrachtrecht vom 10.Aug. 1937, RGBl. I, Seite 891

19) gem. Artikel 1 DVO v.5.Dez.1939,RGBl. I, S.2501

20) Schaps-Mittelstein-Sebba,§ 651, Anm.6

21) Schaps-Mittelstein-Sebba § 651, Anm. 4a

Wesen der Skripturhaftung war es, daß sich der Verfrachter die in der Urkunde bezeugten Tatsachen u n w i d e r l e g b a r als wahr entgegen halten lassen mußte[22]. Der Verfrachter mußte hiernach nicht nur für die Wahrheit der Beschreibung der Güter einstehen[23], sondern konnte sich auch nicht darauf berufen, die Waren seien entgegen den Angaben im Konnossement nicht oder nicht in der bezeichneten Art oder Menge abgeladen oder übernommen worden[24]. Auch wenn die Güter in Wirklichkeit überhaupt nicht übernommen bzw. abgeladen worden waren, der Verfrachter dies aber im Konnossement angegeben hatte, haftete er gegenüber dem Empfänger für die Richtigkeit des Empfangsbekenntnisses, ohne das Gegenteil beweisen zu dürfen[25].

Diese Haftung war nach damals herrschender Ansicht eine reine Gewährleistungs- , nicht lediglich eine bloße Verschuldenshaftung[26].

Die strenge skripturrechtliche Anknüpfung an den Wortlaut des Konnossements hat ihren Ursprung in dem als Kartular bezeichneten Warenverzeichnis des Schiffsschreibers[27]. Von diesem wurden die Kauffahrteischiffe nach den Handelsbräuchen des Mittelmeeres im Mittelalter begleitet[28]. Da er regelmäßig vereidigt, häufig sogar von den Behörden des Heimathafens amtlich bestellt war[28], kam seinem Kartular notarielle, absolute Beweiskraft zu[29].

- - -

22) vgl. statt aller Schlegelberger-Liesecke, § 656, Rdnr. 2

23) Wüstendörfer, HR, 17

24) Schaps-Mittelstein-Sebba § 651, Anm.5

25) ROHG v. 30.6.1871, Bd. 3, S. 19 (24); Schaps-Mittelstein-Sebba § 651, Anm. 6; vgl. auch Lotter, 7

26) Schaps-Mittelstein-Sebba § 651, Anm.4a; Wüstendörfer, HR, 17; a.A.: Wüstendörfer, Studien,403ff

27) Wüstendörfer, Studien, 403

28) Goldschmidt, 655

29) Goldschmidt, 656,680; Wüstendörfer,Studien, a.a.O.

Zweck dieser strengen Haftung ex scriptura war es, den Kredit des Konnossements als eines umlaufenden Warenpapieres dadurch zu stützen, daß den auf Konnossementsvorlage Vorschuß leistenden Banken und den überseeischen Käufern ein absolut sichergestellter Auslieferungsanspruch gegen das Schiff gewährt wurde[30].

Dadurch, daß das Konnossement dem Käufer und Empfänger der Güter aufgrund der Skripturhaftung das Minimum dessen bezeichnete, was er von dem Verfrachter zu beanspruchen hatte - ein "Mehr" konnte sich aus der an die tatsächliche Abladung anknüpfenden ergänzenden Receptumshaftung ergeben -, wurde der Konnossementsanspruch zugleich zu einem gewissen Teil von der Tatsache der Übernahme der Güter losgelöst[31]. Durch diese Lösung von dem seitens des Empfängers schwerer zu überprüfenden Receptum war ein erster Schritt in Richtung auf die Abstraktheit des Konnossementsanspruchs getan worden[31].

So, wie sie im bisherigen dargestellt wurde, entsprach die strenge Haftung des Verfrachters aus der Skriptur unter der Geltung des Handelsgesetzbuches alter Fassung jedoch keineswegs der R e c h t s w i r k l i c h k e i t .

Vielmehr wurde der Verfrachterseite durch das Gesetz selbst die Möglichkeit eröffnet, die Skripturhaftung zu einem bloßen Buchstabenrecht werden zu lassen.

Einmal führte es den skripturrechtlichen Schutz der Konnossementsangaben selbst nur mit Einschränkungen durch. So wurde diese Haftung gem. § 653 Abs.II HGB a.F. für diejenigen Fälle abgeschwächt, in denen aus dem Konnossement hervorging, daß die Güter dem Ver-

- - -

30) Wüstendörfer, HR, 18
31) ähnlich Wüstendörfer, Studien, 423

frachter verpackt oder in geschlossenen Gefäßen übergeben worden waren. Hier entfiel die Gewährpflicht des Verfrachters schon dann, wenn er nachweisen konnte, daß die Unrichtigkeit der Güterbeschreibung trotz Anwendung der erforderlichen Sorgfalt gerade wegen der Verpackung für ihn nicht erkennbar war[32].

Ferner ermöglichte es das Gesetz der Verfrachterseite in §§ 654,655 HGB a.F., die schriftrechtliche Haftung durch einfache Unbekannt-Klauseln (z.B. "Inhalt unbekannt"), durch die sie zum Ausdruck brachten, für die Richtigkeit der Angaben nicht einstehen zu wollen, in denjenigen Fällen auszuschließen, in denen die Waren entweder verpackt oder nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen an den Verfrachter übergeben worden waren[33].

Ob durch die letztere Art der Freizeichnung auch über die in §§ 654,655 HGB a.F. aufgezählten Fälle hinaus ein wirksamer Ausschluß der schriftrechtlichen Haftung erreicht werden konnte, war seinerzeit heftig umstritten[34]. Tatsache jedoch war, daß diese klauselmäßige Form der Freizeichnung kraft der wirtschaftlich stärkeren Stellung der Reedereien in mehr oder weniger allen üblichen Konnossementen enthalten war und überwiegend als rechtswirksam angesehen wurde. Damit war die gesetzlich statuierte Skripturhaftung in der Rechtswirklichkeit praktisch gegenstandslos geworden[35].

- - -

32) Schaps-Mittelstein-Sebba § 654, Anm. 1; Einl. zu § 655; § 655, Anm. 4

33) Schaps-Mittelstein-Sebba § 653, Anm. 4

34) Bejahend: Schaps-Mittelstein-Sebba, § 652, Anm. 11; Wüstendörfer, Studien,,443 ff; Sieveking, § 168, I,S.295; Brodmann, GoldschmidtsZ 58,589 (592 f);
verneinend: Schaps § 652,Anm. 7; Lewis, Art.656, Anm.3; Boyens, GoldschmidtsZ 73,517 (528); 63, 325 (335 f); Gütschow,148; Hans OLG Hbg.v.1.3.87, HansGZ 1887, 73(75f);RG v.16.4.81,RGZ 4,87(91); vgl. im übrigen unten Seite 111f

35) Schlegelberger-Liesecke,§656,Rdnr.2; Wüstendörfer, HR,20; Studien,459; Gramm,80 (Amtl.Begr.SFrG 1937)

Durch die so bewirkte Unverbindlichkeit des Konnossementsinhalts wurde nicht nur der schriftrechtliche Anspruch des legitimierten Empfängers auf Auslieferung der Güter beeinträchtigt. Dieser konnte sich jetzt vielmehr auch in den häufigen Fällen der Ladungs b e s c h ä d i g u n g nicht mehr auf die Konnossementsangaben stützen, um auf diesem Wege den Schadensnachweis für den vom Verfrachter zu vertretenden Haftungszeitraum zu führen. Insoweit wurde also auch die wichtige Vorschrift des § 606 HGB a.F., die diese Haftung des Verfrachters regelte und die wörtlich dem heutigen § 606, Satz 2 entspricht, inhaltlich weitestgehend entleert[36].

Zu dieser Entwicklung war es, wie bereits angedeutet, nicht zuletzt auch wegen des wirtschaftlichen Übergewichtes der Verfrachterseite gekommen.

Dieses Machtverhältnis zwischen den am Seefrachtverkehr beteiligten Gruppen begann sich bereits seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auszuprägen[37]: Aufgrund der nunmehr gegebenen technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten wurden größere und schnellere Schiffe als zuvor in Dienst gestellt. Hierdurch konnte der umfangsmäßig immer mehr ansteigende überseeische Warenverkehr erheblich schneller als zuvor abgewickelt werden. Aufgrund dieser Entwicklung begann nunmehr statt des individuell ausgestalteten Raumfrachtvertrages der Stückgutverkehr der festen Linien zu dominieren. Im Zusammenhang mit dem Anwachsen des Welthandels verlagerte sich zugleich der rechtliche Schwerpunkt des Konnossements von der Ausstellung einer einfachen Empfangsbestätigung des Kapitäns zu der wertpapierrechtlichen Funktion eines auf mehrfachen Zwischenverkauf angelegten Umlaufpapieres[37]. Das Aufkommen des Linienverkehrs wiederum brachte es mit sich, daß nunmehr einer relativ geringen Zahl kraftvoll ge-

- - -

36) vgl. Lotter,7; Wüstendörfer,SHR, § 22,V,1 (280)
37) vgl.sinngemäß Markianos,20f; Prüssmann,Anm.B vor § 556

schlossener und wirtschaftlich überragender Großreedereien eine zersplitterte Vielfalt von Verladern gegenüber stand[38].

Die Zunahme des Seeverkehrs brachte aber zugleich eine entsprechende Verkehrsverdichtung und somit auch eine nicht unerhebliche Risikoerhöhung für die Verfrachterseite mit sich[39]. Hinzu kam, daß Seeunfälle nunmehr verschärft einer seeamtlichen Überprüfung unterzogen wurden[40]. Ferner brachten es die neuen technischen Möglichkeiten mit sich, daß viele Ereignisse, die früher als haftungsfreie Fälle höherer Gewalt angesehen werden konnten, nunmehr von den Reedern zu vertreten gewesen wären[41].

Diese Erhöhung der Verfrachterrisiken,verbunden mit der wirtschaftlichen Stärke der Reedereien, führte zu einer immer stärker werdenden Verbreitung von klauselmäßigen Freizeichnungen, der in immer größerem Maße auch die gesetzliche Skripturhaftung zum Opfer fiel.

Bei dieser Entwicklung konnte es nicht ausbleiben, daß sich bald auch die Vertreter der Ladung zu einer Gegenbewegung zu formieren begannen.

bb) Haager Regeln

Bereits seit den achziger Jahren des vorigen Jahrhunderts bemühten sich vor allem die Verbände der Ladungsversicherer, die Handelskammern und Rembourskbanken um eine Begrenzung der Freizeichnungsklauseln in Konnossementen, um deren Inhalt einen erhöhten Grad von Verläßlichkeit zu sichern[42].

\- - -

38) Wüstendörfer, HR, 2; SHR, § 22,V,1 (281)
39) Markianos, 20f; Wüstendörfer,HR, 2f
40) Wüstendörfer, SHR, § 22 V,1 (280)
41) Markianos, 21; Prüssmann, Anm. B vor § 556
42) Stödter, 35f; Markianos, 25

Als Mittel hierzu sollte die allgemeine Einführung von Freizeichnungsklauseln beschränkenden Einheitsformularen für Konnossemente dienen[43]. Diesem Bestreben entsprang, um einige Beispiele zu nennen, neben den "Hamburg-Bremer Konnossementsbedingungen von 1886" und den "London Conference Rules von 1893" auch das"Deutsche Einheitskonnossement[44] von 1912". Mangels genügender Verbreitung dieser einheitlichen Konnossemente hatten diese Bemühungen jedoch vorerst nur geringen Erfolg.

Daneben bemühten sich auch internationale Organisationen - die International Law Association und das Comité Maritime International - um eine befriedigende Lösung des Problems. Der Versuch, diese durch ein internationales Abkommen, den sog. Code International de l'Affrètement, noch vor dem ersten Weltkrieg zu erreichen, scheiterte jedoch an der noch zu schwachen Position der Verlader[45].

Allerdings hatten die Bestrebungen, einen gerechten Ausgleich zwischen den Reeder- und den Ladungsinteressen zu finden, inzwischen auf n a t i o n a l e r Ebene bereits teilweise zu gewissen Erfolgen der Ladungsinteressenten geführt.

Naturgemäß waren die Reformbestrebungen dort, wo die Ladungs- stärker als die Reederseite war, am erfolgreichsten[46]. Diese günstige Ausgangssituation war vor allem in den großen Exportländern, die über keine bedeutende eigene Flotte verfügten, gegeben[46].

- - -

43) vgl. Wüstendörfer, SHR, § 22, V,3 (282)

44) abgekürzt : DEK 1912

45) vgl. Markianos, 25

46) Wüstendörfer, HR, 4; Markianos, 24; Prüssmann, Anm. C vor § 556; Amtliche Begründung zum Seefrachtgesetz 1937, abgedruckt bei Gramm, 73

Hier sind vor allem die USA und die englischen Dominions zu nennen. So kam es in den USA bereits 1893 zur Verabschiedung eines Reformgesetzes - des sog. H a r t e r A c t[47], das sich für die spätere internationale Entwicklung als bahnbrechend erweisen sollte, während in den großen Schiffahrtsnationen wie England und Frankreich zunächst noch alles beim alten blieb.

Der Harter Act erreichte einen Interessenausgleich dadurch, daß er dem Verfrachter zwingend die nicht durch Konnossementsklauseln ausschließbare Haftung für die sorgfältige Behandlung der Ladung auferlegte (sec.1). Die Verfrachterseite hatte also, und zwar zwingend, die Haftung für das sog. k o m m e r z i e l l e Verschulden zu tragen. Zugleich aber wurde die Verfrachterseite von der Haftung für n a u t i s c h - t e c h n i s c h e s Verschulden freigestellt (sec.3).

Darüber hinaus ordnete der Harter Act zwecks Sicherung der konnossementsmäßigen Abwicklung des Warenverkehrs an, daß alle Konnossemente bestimmte Mindestangaben, wie z.B. Marken, Menge und Beschaffenheit der Güter, enthalten mußten. Um die Glaubwürdigkeit und die Bedeutung dieser Angaben zu stützen, wurde zugleich festgelegt, daß sie im Streitfall einen p r i m a - f a c i e - B e w e i s zu erbringen in der Lage waren (sec.4) :

> " . . . and such document shall be prima facie evidence of the receipt of the merchandise therin described."

Mit Ende des ersten Weltkrieges verschlechterte sich die Position der Reedereien dadurch, daß nunmehr einem durch die Kriegstransporte stark angeschwollenen Tonnageangebot eine nur mehr geringe

- - -

47) abgedruckt bei Knauth, Appendix A, 174 ff

Nachfrage seitens der Verlader gegenüberstand[48]. Hinzu kam, daß Großbritannien jetzt gegenüber den Dominions, von denen es im Kriege unterstützt worden war, das diesen gegebene Versprechen einlösen mußte, manche strittigen Handelsfragen im Sinne der Dominioninteressen zu lösen[49]. Zu diesen Fragen gehörte auch die stärkere Berücksichtigung der Verladerinteressen im Konnossementsverkehr.

Da die britische Schiffahrt nunmehr aus "internen" Gründen eine ihr ungünstige Regelung akzeptieren mußte, machte sie diese Sache zu ihrer eigenen und bemühte sich aus Konkurrenzgründen, auch die nicht-britische Schiffahrt auf diesen den Reederinteressen ungünstigen Weg zu ziehen[50]. Dies fiel dem englischen Reederverband angesichts der Dominanz der britischen Schiffahrt im internationalen Seehandel auch nicht sonderlich schwer[51].

Unter diesen Umständen trat im August 1921 die International Law Association im Haag zu einer internationalen Konferenz zusammen. Von dieser Konferenz wurde nach eingehenden Beratungen unter der Bezeichnung "H a a g e r R e g e l n" ein Entwurf zur Reform des Konnossementsverkehrs verabschiedet, der sich die bereits skizzierten Regelungen des Harter Act zueigen machte. Diese Haager Regeln sollten ursprünglich keinen Gesetzentwurf, sondern einen Entwurf für ein zur zwingenden Einführung zu empfehlendes Einheitskonnossement darstellen[52].

Die Konferenz empfahl den beteiligten Wirtschaftskreisen allerdings zunächst nur die freiwillige

- - -

48) vgl. Markianos, 25; Stödter, 35 f

49) Hill in ILA-Report, 1 f; Prüssmann, Anm. C vor § 556

50) Markianos, 25 f

51) Markianos a.a.O.; vgl. auch Schaps-Abraham, Anh. I nach § 663b, Vorbem.2

52) Schnitter, 161; Stödter, 97; ILA-Report, 112f, 141; vgl.auch Amtl.Begr.z.SFrG 1937 bei Gramm,73

Einführung der Regeln bis zum 31. Februar 1922[53]. Diese erfolgte dann zum großen Teil zwar in Großbritannien ; in Deutschland und Skandinavien bestand jedoch keine Aussicht auf eine frühzeitige Einführung dieses Einheitskonnossementes[54].

Infolgedessen wurden die Haager Regeln sowohl auf der Londoner Konferenz des Comité Maritime International vom Oktober 1922 als auch auf der kurz darauf in Brüssel tagenden diplomatischen Seerechtskonferenz erneuten Beratungen unterzogen[55]. Deren Unterkommission für Konnossementsfragen gab den Regeln im November 1923 in Brüssel dann schließlich ihre endgültige Fassung[56].

Aus dem Entwurf für ein einheitliches Konnossementsformular war nunmehr ein Gesetzentwurf, das " Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente", geworden[57]. An den ursprünglichen Bestimmungen über den Mindestinhalt und die nicht im voraus durch Konnossementsklauseln ausschließbare prima-facie-Beweiswirkung der Angaben von Konnossementen - Art. III, § 3,§4, § 8 HR - war bei dieser Überarbeitung jedoch nichts geändert worden.

Dieses Abkommen, das der Einfachheit halber auch weiterhin als"Haager Regeln" bezeichnet wird, wurde am 25.August 1924 von der belgischen Regierung zur Zeichnung aufgelegt und in der Folgezeit von fast allen Schiffahrtsnationen, darunter am 24.August 1925 auch von Deutschland, gezeichnet[58].

- - -

53) Markianos,26; Amtl.Begründung zum SFrG 1937, abgedr. bei Gramm, 73

54) Amtl. Begründung zum SFrG 1937 a.a.O.; Gramm a.a.O., Fußn. 3

55) vgl. Wüstendörfer, HR, 6; Amtl. Begründung zum SFrG 1937, abgedr. bei Gramm, 74

56) vgl. Lotter, 8

57) Schnitter, 161; Stödter, 97

58) vgl.die Zus.stellg. bei Schaps-Abraham,Anh.I zum 4.Abschnitt, Anm. 3 ff

Obwohl die Haager Regeln z.B. von Großbritannien schon 1925 durch den Carriage of Goods by Sea Act eingeführt wurden und auch die Niederlande (1926) und Belgien (1928) schon bald ihr nationales Recht den Haager Regeln anglichen, erfolgte die Ratifikation in Deutschland erst1937, also zwölf Jahre nach der Unterzeichnung des Abkommens.

Der Widerstand der deutschen Reeder gegen die neue Regelung war zunächst noch zu stark. Zur Begründung dieser Haltung wurde von der Reederseite neben wirtschaftlichen Erwägungen vor allem das Argument herangezogen, man wolle die Skripturhaftung des Verfrachters nicht gegen die bloße "prima-facie-evidence" der Haager Regeln eintauschen. Hierzu wurde vorgetragen, daß die Traditionswirkung des Konnossements seine besondere Glaubwürdigkeit verlange, da hiervon die ganze Sicherheit des überseeischen Warenverkehrs abhinge[59]. Zum Vergleich wurde darauf hingewiesen, daß auch dem mit dem Konnossement verwandten Lagerschein nur dann eine Traditionswirkung zukomme, wenn er von einer staatlich dazu ermächtigten Anstalt ausgestellt sei[59](§ 363 Abs.II).

Wenn es auch eigenartig anmutet, diese Einwendungen nunmehr gerade von der Reederseite erhoben zu sehen, die sich in der Vergangenheit so erfolgreich bemüht hatte, die Skripturhaftung durch Unbekanntklauseln in der Praxis fast völlig zu beseitigen, erscheinen sie doch in gewisser Weise als berechtigt.

Gerade von der Praxis des Konnossementsverkehrs her, die die Skripturhaftung zu einem"abgestorbenen Paragraphenrecht"[60] hätte werden lassen, das der Verladerseite keinen Schutz mehr bot, mußte man jedoch den in den Haager Regeln gefundenen Kompromiß als erheblichen Fortschritt begrüßen. Wie

- - -

59) vgl. Gütschow, HansRZ 1924, Sp. 929 (936)
60) so Wüstendörfer, HR, 22

alle Kompromisse vermochte er zwar nicht alle Erwartungen zu erfüllen. Immerhin stand den Verladern nunmehr wenigstens eine Beweiswirkung des Konnossements zur Seite, die gem. Art. III, § 8 HR nicht im voraus durch Klauseln ausgeschlossen werden konnte. Während sich die Ladungsinteressenten wegen der klauselmäßigen Vorbehalte bisher regelmäßig nicht zum Beweise von Ladungsschäden und -verlusten auf die Angaben im Konnossement berufen konnten, wurde ihre Beweislage durch die Haager Regeln nunmehr insoweit verbessert, als es jetzt dem Verfrachter oblag, die Konnossementsangaben zu widerlegen, falls er von diesen abweichen wollte.

Im übrigen lassen auch die Haager Regeln den Verfrachtern die Möglichkeit offen, in bestimmten, generalklauselartig umschriebenen Fällen - " Verdacht", " keine ausreichende Gelegenheit zur Nachprüfung",vgl. Art. III, § 3 HR - die Beweiswirkung des Konnossements auszuschalten.

Schließlich ist auch darauf hinzuweisen, daß auch das englische Konnossement, dem eine Skripturhaftung, wie sie das frühere deutsche Seefrachtrecht vorsah, von vornherein fremd war, von Rechtsprechung und Handel in Deutschland von jeher als vollgültig akzeptiert worden ist[61]. Auch der Kredit des Konnossements wurde hierdurch nie beeinträchtigt, wie das englische Beispiel und die frühere deutsche Klauselpraxis beweisen[62].

Da sich die gegen ihre Einführung vorgebrachten Gründe somit nicht als stichhaltig erwiesen und sich schließlich auch in den für den deutschen Ostseehandel wichtigen skandinavischen Staaten eine Ratifizierung der Haager Regeln anbahnte[63], sind diese

- - -

61) Wüstendörfer, HR, 22; Amtl. Begründung zum SFrG 1937, abgedr. bei Gramm, 81

62) Wüstendörfer, HR, 23

63) vgl. Amtl.Begründung z. SFrG 1937 a.a.O.,80

dann schließlich auch in Deutschland durch das Seefrachtgesetz vom 10. August 1937 im Wege der Änderung des 4. Abschnittes des Handelsgesetzbuches übernommen worden. Diese Form der Einfügung in die nationale Gesetzgebung war vom Zeichnungsprotokoll der Haager Übereinkunft als zweite Möglichkeit neben der unmittelbaren Übernahme des Abkommens ausdrücklich vorgesehen worden.

Nunmehr enthält § 656 Abs.II an Stelle der früheren Skripturhaftung nach § 651 HGB a.F. nur mehr eine widerlegbare Vermutung der Richtigkeit der Konnossementsangaben, die gem. § 662 Abs. I, Satz 1 nicht mehr im voraus ausgeschlossen werden kann.

Eine einfache prima-facie-Beweisregel, wie sie bei wortgetreuer Übernahme der Haager Regeln nahegelegen hätte, hätte dem von diesen verfolgten Zweck, die Ladungsinteressenten zu schützen, nach dem deutschen Rechtssystem nicht voll genügt. Während das angloamerikanische Recht, auf dem auch die Haager Regeln aufbauen, unter Anknüpfung an die prima-facie-evidence einen weitgehenden Schutz durch das Estoppel-Prinzip[64] zu bieten vermag, bedurfte es nach der deutschen Rechtstechnik einer echten gesetzlichen Vermutung, um einen gewissen Schutz der Verladerseite zu erreichen.

Die Beibehaltung der Skripturhaftung durch das Seefrachtgesetz von 1937 wäre als Verschärfung der Verfrachterhaftung zwar an sich möglich gewesen[65], denn die Haager Regeln setzten nur das M i n d e s t maß der Haftung der Verfrachter fest, wie sich auch aus Art. V HR ergibt[66]. Da jedoch die Brüsseler Seerechtskonferenz von 1922 im Zuge der Beratungen der Haager Regeln einen diesbezüglichen Antrag, den Vertragsstaaten das Recht zur Stärkung der Beweis-

- - -

64) vgl. hierzu auch unten unter cc) (Seite 24)
65) Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 2
66) vgl. auch § 662 Abs. III

kraft des Konnossements vorzubehalten, ausdrücklich abgelehnt hat[67], erforderte das Gebot der mit dem Abkommen angestrebten internationalen Rechtsvereinheitlichung die Aufgabe der bisherigen gesetzlichen Haftung ex scriptura.

cc) Visby-Rules

Die nunmehr gefundene Regelung des Schutzes für Konnossementsangaben, wie sie in Deutschland bis heute geltendes Recht ist, vermochte jedoch nicht in vollem Umfang zu befriedigen. Insbesondere der Umstand, daß der Verfrachter den Konnossementsinhalt trotz der gesetzlichen Richtigkeitsvermutung in vollem Umfang, also auch gegenüber gutgläubigen Erwerbern, widerlegen kann, beeinträchtigt das Vertrauen auf das Zutreffen der Konnossementsangaben und ist somit auch dem mittels Konnossement betriebenen Warenverkehr hinderlich.

Dies beruht darauf, daß die allgemeine wertpapierrechtliche Regel, nach der der Aussteller von Inhaber- oder Orderpapieren gegenüber gutgläubigen Inhabern nicht berechtigt ist, die Unrichtigkeit der in dem Papier enthaltenen Angaben geltend zu machen, nicht in die Haager Regeln aufgenommen und folglich auch nicht in dem geänderten deutschen Seefrachtrecht beibehalten worden ist[68].

Soweit der im Zuge der Beratungen der Haager Regeln erstellte Kommissionsbericht von 1922 insoweit das Gegenteil behauptete und feststellte, ein solcher Gutglaubensschutz sei nach den Haager Regeln ohnehin gegeben, entbehrte dies einer rechtlichen Grundlage[69].

\- - -

67) vgl. Amtl.Begründung zum SFrG 1937, abgedr.bei Gramm, 80

68) vgl.auch Liesecke Hansa 1967, 1496 (1497f)

69) Wüstendörfer, HR, 19, Fußn.3a;Gramm, 79, Fußn.8

Trotz allgemeiner Einführung der Haager Regeln war nunmehr die mißliche Lage entstanden, daß in einem großen Teil der die Haager Regeln übernehmenden Staaten ein solcher Gutglaubensschutz gegenüber dritten Konnossementserwerbern nicht bzw. nicht mehr bestand, so außer in Deutschland z.B. in Belgien[70] und Italien[71], während andere Rechtsordnungen einen solchen Schutz, weil für den Verkehr notwendig, zumindest teilweise vorsehen[72].

Unter letzteren befinden sich nicht nur Frankreich und die Niederlande[70], sondern aufgrund des anglo-amerikanischen Estoppel-Prinzips auch so bedeutende Schiffahrtsnationen wie England und die USA[70]. Nach diesem Prinzip setzt sich der Verfrachter unzulässigerweise in Widerspruch zu seiner früheren Konnossementserklärung, auf die ein Konnossementserwerber vertraut hat, wenn er nunmehr diesem gegenüber die Unrichtigkeit der Konnossementsangaben geltend macht[73] (Fall des estoppel by representation[74]). Auf diese Weise wird, allerdings unter Zuhilfenahme nicht des materiellen, sondern des Beweisrechtes[75], unser Rechtsinstitut des venire contra factum proprium wesentlich verschärft. So wird in diesen Ländern das Vertrauen gutgläubiger Dritter auf die Richtigkeit der Angaben im Konnossement unbedingt geschützt[76], was im Ergebnis einer Skripturhaftung des Verfrachters entspricht.

- - -

70) vgl. C.M.I. Stockholm, 93

71) Liesecke Hansa 1967, 1496 (1498)

72) Burchard-Motz, 12; Liesecke a.a.O.

73) vgl. Carver's, 65ff; Lotter, 125, Fußn. 471; Scrutton, 71; Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 10

74) vgl. Deloukas, 67f; Wüstendörfer, SHR, § 23 III, 7a (317)

75) Deloukas, 64

76) Burchard-Motz, 12; Liesecke Hansa 1967, 1496 (1498)

Trotz der internationalen Bedeutung des Konnossements und trotz der von den Haager Regeln angestrebten internationalen Rechtsvereinheitlichung wird also das Vertrauen des Konnossementserwerbers in den einzelnen Ländern verschieden geschützt[77]. Diese Uneinheitlichkeit der Rechtslage ist besonders für den Überseekauf und das Dokumentenakkreditiv, die über die Ländergrenzen hinaus funktionieren sollen, sehr nachteilig[78].

So nahm sich eine internationale Kommission des Comité Maritime International, die von der Vollversammlung des C.M.I. in Rijeka 1959 mit der Erarbeitung weiterer Verbesserungen der Haager Regeln beauftragt worden war, unter anderem auch dieses Problems an und reichte im Juni 1963 der Stockholmer Konferenz des C.M.I. ihre Vorschläge zur Beratung ein[79]. Entgegen dem Mehrheitsvorschlag der vorbereitenden Kommission, die Haager Regeln bezüglich der Beweiswirkung des Konnossements unverändert zu lassen[80], sprach sich die Konferenz einem belgisch-italienischen Antrag entsprechend[81] gegen eine starke Minderheit dafür aus, den der Skripturhaftung entsprechenden Schutz gutgläubiger Konnossementserwerber zusätzlich in die Haager Regeln aufzunehmen.[82]

Es erscheint in gewisser Weise paradox, daß gerade auch die deutschen Interessenvertreter, die bei Einführung der Haager Regeln die frühere Skripturhaftung nicht aufgeben wollten, dieser Änderung äußerst ablehnend gegenüberstanden. Die teilweise Wiederein-

- - -

77) vgl.auch C.M.I. Stockholm 1963, 93
78) Liesecke Hansa 1967, 1496 (1498)
79) vgl.Prüssmann, Anh.II nach § 663b, Anm.A,1
80) C.M.I. Stockholm 1963, 92f
81) Burchardt-Motz, 12;Liesecke a.a.O.;C.M.I. Stockholm 1963, 131f
82) Burchardt-Motz, 12; Liesecke a.a.O.

führung der Skripturhaftung erschien in Deutschland nun nicht mehr erwünscht[83].

Die Stockholmer Konferenzvorschläge wurden in der alten Hansestadt Visby zu einem Entwurf zusammengestellt. Dieses "Draft Protocol"[84], bzw. die in ihm enthaltenen Änderungen der Haager Regeln werden seitdem allgemein als "Visby-Rules" bezeichnet.

Auf der XII. Diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel (1967/68) wurde dann im Februar 1968 beschlossen, die Visby-Rules in die Haager Regeln aufzunehmen[85]. Der den Gutglaubensschutz einführende Art. I Nr. 1 lautet:

> "In Article 3, paragraph 4 shall be added: However, proof of the contrary shall not be admissable when the Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith."

Die Bundesrepublik gehört zu den Zeichnerstaaten dieses Zusatzabkommens[86]. Jedoch ist seine Ratifikation, soweit ersichtlich, bis heute noch nicht erfolgt. Auch der Regierungsentwurf für ein neues Seerechtsänderungsgesetz vom 18. Dezember 1970[86a] schweigt sich über diesen Punkt aus.

Die Bundesrepublik wird aber dennoch de lege ferenda eine der früheren Skripturhaftung entsprechende Regelung zugunsten gutgläubiger Dritter wieder einführen müssen.

\- - -

83) Liesecke Hansa 1967, 1496(1498);Burchardt-Motz, 12;C.M.I. Stockholm 1963, 162

84) Genauer Titel:Protocol to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924;abgedr. bei Prüssmann, Anh.II nach § 663 b

85) vgl. Prüssmann Anh. II nach § 663 b, Anm. B; Liesecke a.a.O.

86) Liesecke a.a.O.

86a) Bundesratsdrucksache Nr. 19/71 vom 8.1.71

Diese Anpassung des deutschen Seefrachtrechts wird zweckmäßigerweise durch eine Änderung des § 656 zu erfolgen haben. Dies könnte z.B. dadurch geschehen, daß man in § 656 Abs. II einen weiteren, und zwar zwischen die bisherigen Sätze 1 und 2 gestellten Satz aufnimmt, der etwa wie folgt lauten müßte:

> "Zugunsten eines gutgläubigen dritten Empfängers der Güter sind die Angaben von dem Verfrachter nicht widerlegbar."

In diesem Fall könnte § 662, der die Beweisvermutung des § 656 zugunsten der Ladungsinteressenten in bestimmtem Umfang für zwingend erklärt, unverändert beibehalten werden. Diese zwingende Haftung muß nach dem Sinngehalt der geänderten Haager Regeln auch für den neu eingeführten Gutglaubensschutz gelten, denn nach der sehr allgemein gehaltenen Fassung des Art. III, § 8 HR werden von ihr alle diejenigen Vorschriften der Haager Regeln erfaßt, die die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden zu beeinflussen geeignet sind. Hierunter fallen aber nicht nur die Beweisregeln des a l t e n Art. III, § 4 HR, sondern auch dessen erweiterte Neufassung.

b) Wesen der Beweisvermutung

Darauf, daß die gesetzliche Vermutung der Richtigkeit der Konnossementsangaben gem. § 656 Abs. II, Satz 1 sowohl für den Verfrachter als auch für den Empfänger unbeschränkt widerlegbar ist, wurde bereits eingehend hingewiesen. Dieser Grundsatz, der allerdings, wie schon ausgeführt, de lege ferenda einzuschränken sein wird, ist praktisch unbestritten.

Auf eine genaue dogmatische Klarstellung, aus welchem Rechtsprinzip sich diese Widerlegbarkeit ei-

gentlich ergibt, wird jedoch meistens verzichtet[87]. Man pflegt sich hier meist[88] abstrakt auf Ausführungen über den allgemeinen rechtlichen Charakter der Konnossementsverpflichtung zu beschränken, ohne zu erörtern, daß sich gerade aus diesem die Widerlegbarkeit der Beweisvermutung ergibt. Eine solche Klarstellung ist jedoch zum Verständnis des Wesens der Konnossementsverpflichtung unerläßlich, wie sich auch aus den späteren Ausführungen über die Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung ergeben wird[88a].

Aus der Vorschrift des § 292 ZPO ergibt sich nichts für die Widerlegbarkeit der Richtigkeitsvermutung, denn diese Regel gilt nur dann, wenn insoweit nichts anderes bestimmt ist. Gerade im Wertpapierrecht ist die Möglichkeit der Widerlegung des Urkundeninhaltes jedoch sehr stark eingeschränkt. So ist, da das Seefrachtrecht insoweit keine ausdrückliche Regelung enthält, anhand des allgemeinen Wertpapierrechts zu überprüfen, ob sich aus ihm die Möglichkeit der Widerlegung der Konnossementsvermutung ergibt:

Das Konnossement ist, wie sich aus § 650 ergibt, immer Traditionspapier und kann im übrigen sowohl Inhaber-, Namens- oder auch Orderpapier sein (§ 647).

Von diesen drei Möglichkeiten ist die Widerlegbarkeit des Konnossementsinhalts nur im Falle des Rekta-(Namens-) Konnossements nicht wertpapierrechtlich beschränkt. Hier kann der Verfrachter dem Inhaber des Konnossements alle, auch die in der Person von dessen Vormann begründeten Einwendungen entgegenhalten[89]. Hier ist die Konnossementsvermutung also von vornherein widerlegbar. Dieser Fall bereitet keine Schwierigkeiten.

- - -

87) z.B.Schaps-Abraham § 656,Anm.5,11;anders aber Schlegelberger-Liesecke § 648,Rdnr.6

88) z.B. Schaps-Abraham § 656,Anm.24

88a)vgl.hierzu unten S. 70ff, insbes. 84

89) Schaps-Abraham a.a.O.

Üblicherweise lautet das Konnossement jedoch an Order und ist somit (gekorenes) Orderpapier. In diesem Fall sind die möglichen Einwendungen gem. § 364 Abs. II beschränkt : Nach dieser Vorschrift kann der Verfrachter gegenüber dem Konnossementsinhaber grundsätzlich nur drei Arten von Einwendungen geltend machen[89]:

1. Einwendungen, die die G ü l t i g k e i t der Konnossementserklärung betreffen, wie z.B. der Einwand mangelnder Geschäftsfähigkeit oder Vertretungsmacht des Konnossementszeichners oder der Einwand der Fälschung.

2. Einwendungen, die sich aus dem I n h a l t der Urkunde selbst ergeben, sowie

3. solche Einwendungen, die dem Verfrachter unmittelbar gegenüber der Person des Konnossementsinhabers zustehen.

Während also die urkundlichen (absoluten) Einwendungen der beiden erstgenannten Fallgruppen unbeschränkt zulässig sind, können persönliche (relative) Einwendungen - also solche, die auf persönlichen Beziehungen des Verfrachters zu einem bestimmten Gläubiger beruhen - n u r dann geltend gemacht werden, wenn sie gerade gegenüber dem gegenwärtigen Inhaber des Konnossements begründet sind, während für den Verfrachter solche Einwendungen, die in der Person des Vorgänger des gegenwärtigen Konnossementsinhabers begründet waren, hier ausgeschlossen sind.

Da diese Regelung des § 364 Abs. II genau derjenigen entspricht, die in § 796 BGB für I n h a b e r papiere getroffen worden ist, gelten diese Beschränkungen der zulässigen Einwendungen nicht nur für Order- , sondern genauso auch für Inhaberkonnossemente.

Aus der Beschränkung der persönlichen Einwendungen, deren wichtigste gerade diejenigen sind, die sich aus dem zugrundeliegenden Rechtsverhältnis ergeben[90] - also beim Konnossement aus dem Frachtvertrag -, scheint somit nach allgemeinem Wertpapierrecht zu

folgen, daß der Verfrachter dem gegenwärtigen Inhaber des Konnossements gerade die Einwendungen aus dem Frachtvertrag nicht entgegen halten kann, sofern dieser Inhaber nicht ausnahmsweise mit dem Befrachter identisch ist. Dies deswegen, wäl der legitimierte Empfänger der Güter als solcher - abgesehen von dem erwähnten Ausnahmefall - eben nicht Vertragspartei des Frachtvertrages gewesen ist. Insoweit würde es sich also um solche Einwendungen des Verfrachters handeln, die, weil gegenüber einem " Vormann " des gegenwärtigen Konnossementsinhabers begründet, unzulässig wären.

Dies wird dem Wesen der Konnossementsverpflichtung jedoch nicht gerecht. Das Konnossement enthält nicht nur eine Empfangsbescheinigung und Auslieferungsverpflichtung des Verfrachters, sondern - anders als z.B. Wechsel oder Scheck - z u g l e i c h auch den R e c h t s g r u n d, aus dem sich diese Verpflichtung ergibt[91]: Das Konnossement gibt an, daß der Verfrachter b e s t i m m t e Güter zur Beförderung und späteren Auslieferung an den legitimierten Empfänger übernommen hat. Die frachtrechtliche Verpflichtung, die aus dem Konnossement hervorgeht, bezieht sich auf individuell bestimmte Waren[92]. Sie geht dahin, diese konkrete, im Konnossement beschriebene Ladung w i e d e r auszuliefern (restituere), nicht aber dahin, Gattungssachen von der im Konnossement bezeichneten Art zu liefern (dare)[92].

Hier spielt der Gedanke des römisch-rechtlichen Receptums noch eine gewisse Rolle. Hierunter verstand man eine verschuldensunabhängige Garantieverpflichtung des Verfrachters für Verlust oder Beschädigung der Güter auch gegenüber dem späteren Empfänger[93] bis zur Grenze der höheren Gewalt[94] allein

- - -

90) vgl. Schlegelberger-Hefermehl, § 364, Rdnr. 23

91) Prüssmann § 656, Anm. C, 1a; Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 4

92) Wüstendörfer, SHR, § 23, III,3b (309;311)

93) Schaps-Mittelstein-Sebba § 606, Anm. 5

aufgrund der Tatsache der Übernahme der Güter[95]. Diese Haftung trat früher völlig selbständig neben die Skripturhaftung und die Haftung aus dem Frachtvertrag[96]. Da insoweit jedoch, abgesehen von den Fällen der §§ 276 Abs.II, 138 Abs.I BGB völlige Vertragsfreiheit herrschte, bestand die Haftung aus dem Receptum, ebenso wie die Skripturhaftung, mehr oder weniger nur auf dem Papier[97].

Nachdem die Verfrachterhaftung jedoch mit Einführung des Handelsgesetzbuchs im Jahre 1897 gem. § 606 HGB a.F. zu einer bloßen Verschuldenshaftung mit Entlastungspflicht des Verfrachters gemildert wurde, war man überwiegend der Auffassung, daß die Receptumshaftung in der frachtvertraglichen Haftung aufgegangen sei[98]. Um diese Haftung von der skripturrechtlichen zu unterscheiden, behielt man für sie den Begriff der Receptumshaftung jedoch bei[99].

Dieses Receptum, also die Tatsache der Übergabe bestimmter Güter, ist jedem Konnossement inhaltlich immanent[100]. Dies wurde im übrigen auch von denjenigen, die damals von einem Fortbestand der "echten" Receptumshaftung ausgingen[101], nicht bestritten[102].

Da das Konnossement demnach selbst darauf hinweist, daß der Verfrachter bestimmte Waren zur Beförderung übernommen hat, ist diese Individualisierung des Schuldverhältnisses gegenüber jedem Konnossementsinhaber von Bedeutung. Aufgrund dieses Hinweises im Konnossement hängt der konnossementsmäßige Ausliefe-

- - -

94) Wüstendörfer, SHR, § 22, I (266); Leo, HansRZ 1925, Sp. 417 (418); Lotter, 7

95) Schaps-Mittelstein-Sebba § 606, Anm.2; § 651,Anm.6

96) Leo, HansRZ 1925, Sp. 417

97) Schaps-Mittelstein-Sebba § 606, Anm. 26

98) Wüstendörfer, Studien, 422, 432; SHR, § 22, IV,4 (286); Leo, HansRZ 1925, Sp. 417 (419ff); Lotter, 7 ; Pappenheim, 451

99) Wüstendörfer, SHR, § 22, I (266)

100) RG v. 25.1.1933, RGZ 139, 263 (265); Wüstendörfer, SHR, § 22, I, 2 (268f); Studien, 422; Schaps-Mittelstein-Sebba a.a.O.

rungsanspruch des Empfängers nicht nur von den Angaben im Konnossement, sondern auch von den Verladungstatsachen ab[103]. Diese Wirkung meint man, wenn man mit Wüstendörfer[104] davon spricht, die Konnossementsschuld sei " kausal im Verhältnis zu den Abladungstatsachen" und keineswegs losgelöst von der " causa" der Abladung oder der Übernahme der Güter aufgrund des Frachtvertrages.

Hieraus folgt, daß das Konnossement kein abstraktes, sondern ein h a l b k a u s a l e s Wertpapier ist[105], und daß die konnossementsmäßige Auslieferungsverpflichtung trotz ihrer gewissen Selbständigkeit im Rechtlichen letztlich doch auch eine frachtrechtliche Verpflichtung bleibt[106].

Da sich somit aus dem Konnossement selbst ergibt, daß die konnossementsmäßige Auslieferungsverpflichtung den besonderen Einschränkungen des Frachtrechts unterliegt, eröffnet sich hiermit für den Verfrachter die Möglichkeit, gegenüber dem Empfänger Einwendungen gegen den Inhalt des Konnossements geltend zu machen[107]. Er kann somit auch gegenüber dem dritten und am eigentlichen Frachtvertrag unbeteiligten Empfänger der Güter geltend machen, daß er nach dem Frachtvertrag Waren von - z.B. - anderer Beschaffenheit oder anderer Menge übernommen hat, als im Konnossement angegeben, und so die diesbezüglichen Konnossementsangaben widerlegen[108].

- - -

101) z.B. Schaps-Mittelstein-Sebba § 651, Anm. 6

102) vgl. Schaps-Mittelstein-Sebba a.a.O.

103) Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 3b (311)

104) SHR, § 23, III, 3b (309)

105) Schaps-Abraham § 656, Anm.24; Gramm § 656, II, 2c; Abraham, § 20, V, 1 (137)

106) Abraham a.a.O.

107) vgl. sinngemäß Schlegelberger-Liesecke § 648, Rdnr. 6; Schaps-Abrahamm a.a.O.

108) Schlegelberger-Liesecke a.a.O.

Dies hat folgende Konsequenz : Der Verfrachter muß grundsätzlich alles, was er als zu der betreffenden Warenpartie gehörig übernommen hat, an den legitimierten Empfänger der Güter ausliefern, auch wenn die Konnossementsangaben hiervon abweichen[109]. So bewirkt der Receptumsgedanke, daß er auch dann, wenn das Konnossement z.B. falsche Angaben über Menge, Art, Wert oder Beschaffenheit der Güter angibt, diese grundsätzlich so ausliefern muß, wie sie von ihm in Empfang genommen worden sind[110], und zwar auch dann, wenn das Konnossement eine geringere Menge, als tatsächlich abgeladen, verlautbart oder wenn die Ware in Wirklichkeit höherwertiger ist, als im Konnossement an-gegeben[111].

Hierbei handelt es sich dann aber nicht um persönliche Einwendungen des Verfrachters aus dem Frachtvertrag, die,weil gegenüber einem der " Vormänner" des dritten Empfängers begründet, beim Inhaber- oder Orderkonnossement unwirksam wären. Vielmehr sind dies, da sie sich aus dem I n h a l t des halbkausalen Konnossements selbst ergeben, absolute (urkundliche) Einwendungen, die auch bei Order- und Inhaberpapieren zulässig sind.

Allein wegen der sich aus der Verlautbarung des Zugrundeliegens eines Frachtvertrages im Konnossement ergebenden Halbkausalität ist die Vermutung des § 656 Abs. II, Satz 1 also auch gegenüber dritten Ladungsempfängern für den Verfrachter widerlegbar.

Fraglich könnte nunmehr aber erscheinen, ob dieses auf der Halbkausalität der Konnossementsverpflichtung beruhende Ergebnis auch für den künftigen, also nach der de lege ferenda erfolgenden Einfügung der Visby-Rules in das deutsche Seefrachtrecht geltenden Rechtszustand gelten kann.

- - -

109) Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 3b (309); Prüssmann § 656, Anm. C, 1a; § 646, Anm. B,4

110) Wüstendörfer a.a.O.; Schaps-Abraham § 656, Anm. 18ff; Prüßmann § 646, Anm.B,4; Gramm §656, Anm. II, 2c; Schlegelberger-Liesecke § 656,Rdnr.4

Fraglos ist mit der Wiedereinführung des Gutglaubensschutzes ein Schritt in Richtung auf die Abstraktheit des Konnossements getan worden. Der gutgläubige dritte Konnossementserwerber soll gerade davor geschützt werden, daß der Verfrachter ihm gegenüber die Konnossementsangaben unter Hinweis auf das Receptumsprinzip widerlegen kann.

Dennoch geht aus dem Konnossement aber auch in Zukunft hervor, daß der verbriefte Auslieferungsanspruch auf einem Frachtverhältnis beruht. Damit bleibt es auch nach der de lege ferenda zu erwartenden Gesetzesänderung dabei, daß sich das konnossementsmäßige Schuldverhältnis auf bestimmte, durch die Entgegennahme konkretisierte Güter beschränkt. Auch künftig kann man von dem Verfrachter nicht verlangen, Waren herauszugeben, die er nicht oder anders empfangen hat. Vielmehr wird der skripturrechtliche Schutz des gutgläubigen Empfängers in Fällen des Abweichens des Receptums von der Skriptur durch Gewährung eines - gegenüber der heutigen Rechtslage zusätzlichen - Schadensersatzanspruches gem. § 658 zu verwirklichen sein. An der "halbkausalen" Rechtsnatur des Konnossements und damit auch der Konnossementsvermutung wird hierdurch nichts geändert.

c) Umfang der Beweiswirkung

Die Richtigkeitsvermutung des § 656 Abs. II scheint sich nach dem Wortlaut des Gesetzes nur auf die dort ausdrücklich genannten Angaben nach § 643 Nr. 8 und § 660 zu erstrecken. Nach allgemeiner Auffassung[112] gilt diese Beweiswirkung jedoch nicht nur für diese,

---

111) vgl. Schlegelberger-Liesecke § 648, Rdnr. 6

112) Schaps-Abraham § 656, Anm.5;Prüssmann § 656, Anm. C, 1b;Gramm § 656, Anm.II, 1;Schlegelberger Liesecke § 656, Rdnr. 5;J.v. Gierke § 85, V,1c (614);a.A.: Ehlers HansRGZ, A, 249 (265)

die Ladung beschreibenden, sondern darüber hinaus für a l l e im Konnossement enthaltenen Angaben. Wie sich schon aus der Fassung des Gesetzes ergibt ("insbesondere"), ist die gesetzliche Vermutung für die ladungsbeschreibenden Angaben nur besonders hervorgehoben worden. Dies erscheint angesichts der großen Bedeutung, die diesen Angaben insbesondere für die Feststellung von Ladungsschäden und -verlusten zukommt, auch gerechtfertigt.

Auch den nicht unmittelbar der Ladungsbeschreibung dienenden Angaben kommt häufig erhebliche Bedeutung zu. So z.B. dem im Konnossement angegebenen Abladed a t u m , das für den Erwerb des Konnossements jedenfalls dann bestimmend sein kann, wenn die durch das Konnossement vertretenen Waren nach der Abladungszeit am Herkunftsort gehandelt zu werden pflegen[113].

Neben dieser allgemeinen Klarstellung ist in Bezug auf den Umfang der Beweiswirkung im einzelnen noch folgendes wichtig: Die gesetzliche Vermutung knüpft a l l e i n an den Wortlaut der Urkunde an. Demzufolge müssen die Konnossementsangaben so genau wie möglich sein, um ein einwandfreies "Funktionieren" der Vermutung zu gewährleisten[114]. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß das in den Händen des dritten Empfängers befindliche Konnossement allein aus sich selbst auszulegen ist[115].

Von den die Ladung gem. § 643 Nr. 8 beschreibenden Angaben eröffnen die Vermerke über Maß, Zahl oder

- - -

113) vgl. Haage, 26;Schaps-Abraham § 643, Anm.18; Wüstendörfer, SHR, § 23, II, 1b (301);ROHG vom 30.5.1879, Bd. 25, S.192 (196);RG v.4.6.1904, RGZ 58, 229 (231)

114) vgl. auch Haage, Mitteilungen der Handelskammer Hamburg, R.d.S. 35-25-10

115) Schaps-Abraham § 656, Anm.2;ROHG v.25.11.1873, Bd. 12, S. 127 (131)

Gewicht für eine Auslegung des Konnossementsinhalts in der Regel keine Schwierigkeiten, denn sie sind meist eindeutig.

Anders ist es jedoch oft im Hinblick auf die Angabe über die Beschaffenheit der Ladung. Wenn ein Konnossement insoweit, wie sehr häufig, angibt, die Waren seien in "offenbar guter Beschaffenheit" ("in apparent good order & condition") übernommen worden, dann darf der Umfang der Vermutung der Richtigkeit für diese Angabe nicht überspannt werden. Zwar wurde im vorigen darauf hingewiesen, daß die Beweisvermutung unmittelbar an den Wortlaut der Konnossementserklärung anknüpft und daß dieser daher selbst möglichst genau sein sollte. Dies könnte zu der Annahme verleiten, aufgrund der genannten Angabe werde nunmehr allgemein der gute Zustand der Güter schlechthin vermutet. Dies geht jedoch zu weit. Vielmehr ist zu berücksichtigen, daß der Kapitän als in der Regel Branchenfremder oft gar nicht die Ordnungsgemäßheit des Zustandes der übernommenen Ladung überblicken kann.

Damit ergibt sich für die Reichweite der Beschaffenheitsangabe und somit auch für den Umfang der gesetzlichen Richtigkeitsvermutung folgender Auslegungsmaßstab: Die Angabe bezieht sich auf den für einen sorgfältigen Schiffskapitän ohne kaufmännische Sach- und Warenkenntnis äußerlich erkennbar gewesenen Zustand der Güter nebst ihrer Verpackung[116]. Hieraus erhellt, daß durch die genannte Angabe eine Beweisvermutung in erster Linie nur in Bezug auf den äußeren Zustand der Verpackung einer verpackten

- - -

116) BGH VersR 1962, 660;RG v.8.7.1933, RGZ 141, 315 (317);Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 9; Schaps-Abraham § 656, Anm. 9;Gramm § 656, Anm.II, 1d

Ladung bezieht[117], denn der Zustand der Güter selbst ist für den Kapitän in diesem Fall nicht sichtbar. So bezieht sich die Angabe fehlerfreier Beschaffenheit z.B. bei Sackladungen nur auf die Umhüllung, also den Zustand der Säcke[118]; ebenso steht bei in Kollis verpackter Ladung deren Inhalt ebenfalls außerhalb der Beweisvermutung, sofern nicht das Konnossement, was selten vorkommt, auch hierüber Beschaffenheitsangaben enthält[119].

Nachdem nunmehr geklärt ist, auf welche Angaben sich die Beweisvermutung des Konnossements bezieht und wie solche Angaben, insbesondere diejenigen über den Zustand der Ware, auszulegen sind, bleibt die Frage zu prüfen, ob eine Beweisvermutung auch für solche "Angaben" entstehen kann, die im Konnossement gar nicht positiv enthalten sind. Auch insoweit kommt in erster Linie die Beschaffenheitsangabe in Betracht. Hierbei geht es um das Problem, ob ein einwandfreier Zustand der Ladung zum Zeitpunkt ihrer Übernahme durch den Verfrachter auch dann mit der Wirkung des § 656 Abs. II vermutet wird, wenn das Konnossement insoweit überhaupt keine Angabe enthält, sondern schweigt.

Vor dem Inkrafttreten des Seefrachtgesetzes 1937 wurde diese Frage allgemein bejaht[120], denn nach § 658 HGB a.F. mußte der Verfrachter erkennbare Mängel in jedem Fall in das Konnossement aufnehmen. Tat er dies nicht, dann galt die Mängelfreiheit als

- - -

117) Schaps-Abraham § 656, Anm. 22;Wüstendörfer, Studien, 453;State of New York, Supreme Court i.S. Freeman v.NDL, AMC 1960, 154

118) Lotter, 124;Götz, 141;US-District Courts, Southern District of Texas, Houston Division, Hansa 1956, 1722

119) Gramm § 656, Anm.II, 1d;Lotter a.a.O.

120) vgl.Schaps-Mittelstein-Sebba § 658, Anm.3; Wüstendörfer, SHR, § 23, II, 4b, delta, B(305)

stillschweigend erklärt, und der Verfrachter haftete insoweit ex scriptura.

Auch heute gehen die beteiligten Wirtschaftskreise davon aus, daß äußerlich erkennbare Ladungsmängel bei der Übernahme von dem Verfrachter nicht festgestellt worden sind, wenn sich das Konnossement hierüber ausschweigt[121].

Jedoch besteht in solchen Fällen n i c h t die gesetzliche Richtigkeitsvermutung des § 656 Abs. II, Satz 1 , wenn auch in der Praxis mitunter von einer Vermutung einwandfreier Beschaffenheit gesprochen wird[122].

Mangels positiver Angabe im Konnossement besteht für die gesetzliche Vermutung kein Anknüpfungspunkt. Vielmehr könnte man aus dem Schweigen des Konnossements auch auf das Vorliegen eines Falles des § 645 Abs. II, Nr.2 schließen[123]. Dies gilt umso mehr, wenn eine bereits vorgedruckt gewesene positive Angabe vom Verfrachter ausgestrichen worden ist.

Daher wird das Entstehen der gesetzlichen Vermutung der Richtigkeit für Angaben, über die sich das Konossement ausschweigt, von der heute herrschenden Meinung mit Recht verneint[124].

- - -

121) Haage, 98; Mitteilungen der Handelskammer Hamburg, R.d.S. 35-25-27 ; ähnlich auch Lotter, 125

122) so z.B. Haage a.a.O.

123) Wüstendörfer, SHR, § 23, II, 4b, delta, B (304)

124) Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 10; Schaps-Abraham § 656, Anm. 9; Prüssmann § 656, Anm. C, 2d; Gramm § 656, Anm. II, 1d; Wüstendörfer a.a.O.; einschränkend Lotter, 125f

d) Einzelne Rechtsfolgen der Beweiswirkung

aa) Bedeutung für Schadensersatzprozesse

Die Fälle, in denen es besonders häufig zu Streitigkeiten zwischen dem Verfrachter und dem konnossementsmäßigen Empfänger der verschifften Waren kommt, sind erfahrungsgemäß meist solche, in denen die abgelieferte Ladung in irgendeiner Form nicht mit den betreffenden Angaben im Konnossement übereinstimmt. So zum Beispiel, wenn eine andere, insbesondere eine geringere Menge, als im Konnossement angegeben, ausgeliefert wird, wenn die Ladung Schäden aufweist, obwohl das Konnossement hierüber schweigt, oder wenn die Güter sogar völlig in Verlust geraten sind.

In all diesen Fällen ist die Beweiswirkung des Konnossements sowohl materiell-, wie auch prozeßrechtlich von erheblicher Bedeutung für den Ausgang des Rechtsstreits.

Materiell-rechtlich bewirkt § 656 Abs. II, Satz 1 folgendes : Es wird vermutet, daß die abgeladenen oder an Bord genommenen Güter zum Zeitpunkt der Abladung bzw. ihrer Übernahme durch den Verfrachter - je nachdem, ob es sich um ein Bord- oder um ein Übernahmekonnossement handelt - vgl. § 642 Abs.I, V - t a t s ä c h l i c h den Angaben entsprochen haben, die das Konnossement über sie enthält.

Wenn nun der Verfrachter diese Angaben später, sei es aus tatsächlichen oder (de lege ferenda) aus rechtlichen Gründen, nicht widerlegen kann, und hiervon soll zunächst ausgegangen werden, dann ist er dem legitimierten Konnossementsinhaber gegenüber verpflichtet, die Ware genauso, wie im Konnossement beschrieben, auch wieder tatsächlich auszuliefern.

Stellt sich nun aber heraus, daß er dies nicht kann, z.B. weil die Ladung jetzt Schäden aufweist oder ganz

oder teilweise in Verlust geraten ist, so wird folgerichtig vermutet, daß dies während des Transportes eingetreten ist[125]. In diesem Fall aber ist der Verfrachter dem Empfänger gegenüber gem. §§ 606 f zum Schadensersatz verpflichtet[125].

Dieser Anspruch richtet sich gem. §§ 658 f auf den Ersatz des objektiven Handelswerts der Ladung, den sie zum Zeitpunkt des Beginns der Löschung am Bestimmungsort gehabt hätte. Der Schadensersatz ist allerdings gem. § 660 in der Regel auf einen Höchstbetrag beschränkt.

In diesen Fällen, in denen der Empfänger vom Verfrachter mengen- oder qualitätsmäßig "schlechtere" Güter erhält, als im Konnossement angegeben, bietet ihm die Beweisvermutung des § 656 Abs.II, Satz 1 durch ihre Wechselbeziehung zu der eigentlichen Haftungsnorm des § 606 materiell-rechtlich einen erheblichen Schutz.

Versucht der Verfrachter in diesen Fällen aber, die Beweisvermutung zu widerlegen, wird der Empfänger der Güter durch § 656 Abs. II Satz 1 auch noch p r o z e s s u a l geschützt. Dies betrifft die Frage der Beweislastverteilung in denjenigen Fällen, in denen der Empfänger an den ihm günstigen , z.B. fehlerfreie Beschaffenheit ausweisenden, Konnossementsangaben festhalten will, während der Verfrachter diese zu widerlegen versucht.

Nach allgemeinen prozessualen Grundsätzen müßte der E m p f ä n g e r darlegen und beweisen, daß die ihm vom Verfrachter angebotene Ware nicht von der

- - -

125) Schaps-Abraham § 656, Anm. 11;Prüssmann § 656, Anm. C, 1c;Gramm § 656, Anm. II, 2b (122); Lotter, 129;HansOLG Hbg. v.28.6.1962, Hansa 1963, 528

nach dem Konnossement geschuldeten Art, Menge oder Beschaffenheit sei und daher von Seiten des Verfrachters eine mangelhafte Erfüllung des Auslieferungsversprechens vorliege. Dies folgt aus der a l l g e m e i n e n Beweislastregel, daß immer derjenige, der eine ihm günstige bestimmte Rechtsfolge geltend macht, auch die tatbestandlichen Voraussetzungen behaupten und beweisen muß, aus denen sich diese Rechtsfolge ergibt[126].

Hier greift jedoch wiederum die Richtigkeitsvermutung des § 656 Abs. II, Satz 1 ein. Sie bewirkt, daß grundsätzlich derjenige die Darlegungs- und Beweislast zu tragen hat, der von den Konnossementsangaben abweichen, sie also widerlegen will[127].

Da § 656 Abs. II, Satz 1 eine echte gesetzliche Vermutung und nicht nur eine einfache prima-facie-Beweislastregel enthält, liegt hierin also eine echte Umkehr der Beweislast. Eine solche könnte nach heute herrschender Meinung durch eine bloße prima-facie-Regel nicht herbeigeführt werden[128], denn diese bewirkt lediglich eine Beweiserleichterung unter Nichtveränderung der Beweislastverteilung[128].

Wegen der gesetzlichen Vermutung ist also derjenige, der an dem Inhalt des Konnossements festhalten will, nur in Bezug auf den sog. Vermutungstatbestand darlegungs- und beweispflichtig. Dem genügt er durch Vorlage des Konnossementes. Dessen Widerlegung ist dann Sache des Prozessgegners.

- - -

126) Thomas-Putzo § 282, Anm.5a;Rosenberg § 114, III, 2 (557);Baumbach-Lauterbach, Anh.nach § 282,Anm. 2;Lotter, 14, 66

127) Prüssmann § 656, Anm.C, 1c;

128) Thomas-Putzo § 286, Anm.4;Baumbach-Lauterbach, Anh. nach § 282, Anm.3B;Rosenberg § 114, III,3d (559);Lotter, 28f

Das bedeutet, daß der Verfrachter, der die Richtigkeit des z.B. eine mangelfreie Ware ausweisenden Konnossementes bestreitet und diese Angabe, um seiner Haftung aus §§ 606 f zu entgehen, widerlegen will, im Prozess insoweit die Behauptungs- und Beweislast tragen muß[129].

Hierbei handelt es sich prozessual seiner Natur nach um einen Haupt-, nicht nur um einen Gegenbeweis[130]. Dies gilt für den Beweis des Gegenteiles bei gesetzlichen Vermutungen ganz allgemein[131]. Die Erklärung hierfür liegt darin, daß sich der Beweisführer - hier der Verfrachter - nicht gegen "tatsächliche Behauptungen"[132] des durch die Vermutung begünstigten Gegners wendet. Dieser stützt sich ja nur auf die gesetzliche Vermutung. Der Beweisführer will somit nicht Tatsachen widerlegen (Gegenbeweis), sondern wendet sich vielmehr gegen die Wirkung der gesetzlichen Vermutung[133].

Diese Feststellungen sind deshalb von nicht unerheblicher Bedeutung, weil der Verfrachter hier seiner Beweispflicht nicht schon dann, wie beim Gegenbeweis, genügt hat, wenn die Klagebehauptung für das Gericht zweifelhaft geworden ist[134], sondern erst dann, wenn das Gericht die volle Überzeugung von der Unwahrheit der vermuteten Tatsache erlangt hat[135].

- - -

129) vgl. Schaps-Abraham § 656, Anm.11;Gramm § 656, Anm. II, 2a (171);a.A.(ohne Begründung):J.v. Gierke § 85, V, 1c (614)

130) Lotter, 127;vgl. auch Götz, 141

131) Thomas-Putzo § 292, Anm. 2b;§282, Anm.2c;Rosenberg § 113, I, 4a(553);Baumbach-Lauterbach,Einf. 3a vor § 282;§292, Anm.2

132) vgl.§ 282 Abs. I ZPO

133) vgl. Lotter, 127

134) RG vom 7.11.1931, RGZ 134, 237 (242);Thomas-Putzo § 282, 2a,b;Rosenberg § 111, 3a(539f); Lotter, 127

135) Thomas-Putzo, Rosenberg, Lotter a.a.O.;Götz,141

Durch diese Beweisregelung wird eine gewisse Fixierung des zwischen Verfrachter und Empfänger bestehenden Schuldverhältnisses auf den Konnossementsinhalt erreicht. Da der Verfrachter das beweismäßige Risiko für die Widerlegung der Konnossementsangaben tragen muß, kann der Empfänger, der zu dem Abladungsvorgang in keiner Beziehung steht, in erhöhtem Maße auf die Bestandskraft des Urkundeninhalts vertrauen.

Er wird somit nicht nur durch das Ineinandergreifen der gesetzlichen Vermutung mit den Anspruchsgrundlagen der §§ 606 f, sondern auch durch die prozessuale Beweislastverteilung in erheblichem Maße geschützt.

Dies wird umso deutlicher, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Beweisführung dem Verfrachter hier in aller Regel wegen der sich aus der meist erheblichen räumlichen Entfernung von Übernahme- und Löschungshafen sowie der praktizierten Umschlagsgeschwindigkeit ergebenden Beweisschwierigkeiten nur selten gelingen wird.

Umso mehr gilt dies für den gegebenenfalls nachfolgenden, ebenfalls dem Verfrachter obliegenden Entlastungsbeweis gem. §§ 608 ff.

Somit dürften Schadensersatzprozesse zwischen Verfrachter und Empfänger häufig bereits durch die gesetzliche Verteilung der Beweislast von vornherein entschieden sein.

Die auf der gesetzlichen Vermutung beruhende Beweislastverteilung wirkt jedoch nicht nur einseitig gegen den Verfrachter, wie es nach dem Bisherigen den Anschein haben könnte. Vielmehr gilt der Satz, daß immer derjenige mit dem Hauptbeweis belastet ist, der von den Konnossementsangaben abweichen will, ganz allgemein, also gegebenenfalls auch zum Nachteil des Empfängers.

Diese Lage tritt insbesondere dann ein, wenn der Verfrachter zwar die im Konnossement angegebene Gütermenge an den Empfänger ausliefert, dieser aber unter Berufung auf das Receptumsprinzip geltend macht, der Verfrachter habe vom Ablader in Wirklichkeit eine größere Menge übernommen. In diesem Fall trägt also der Empfänger die dargelegten Beweisnachteile.

Dies ist hier jedoch deswegen gerechtfertigt, weil der Empfänger in diesen Fällen keines besonderen Schutzes bedarf. Ein solcher ist nur insoweit vonnöten, als er mangels Kenntnis des sich zwischen Verfrachter und Ablader bzw. Befrachter abspielenden Abladevorganges notwendigerweise auf den Inhalt des Konnossements vertrauen und auf diesen angewiesen sein muß. Dies ist gerade hier nicht der Fall, denn der Empfänger hat hier ein Konnossement erworben, das von vornherein eine geringere Warenmenge ausgewiesen hat, als er nunmehr geltend macht.

Der Vollständigkeit halber seien nunmehr noch zwei Fälle erwähnt, in denen die Beweisvermutung den Ausgang von Schadensersatzprozessen nicht zu beeinflussen vermag:

Dies ist einmal dann der Fall, wenn der Empfänger Ladungsmängel geltend macht, obwohl das Konnossement keine Angaben über die Beschaffenheit der Ladung macht[136]; zum anderen dann, wenn das Konnossement zwar den ordnungsgemäßen Zustand der Ladung bescheinigt, der Empfänger aber Mängel geltend macht, die über die einfache Veränderung der äußerlich erkennbaren Verfassung und Beschaffenheit hinausgehen[137].

- - -

136) Prüssmann § 656, Anm.C; Schaps-Abraham § 656, Anm.9; Gramm § 656, Anm. II, 1d(171); Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 10

137) BGH vom 28.5.1962, Hans 1962, 2122 f; OLG Hbg. HansRGZ 1933, B, 601 (604f); US-District Court, Southern District of New York, AMC 1954,1616; Schaps-Abraham § 656, Anm.9; Gramm § 656, Anm.II, 1d(170); Prüssmann § 656, Anm.C,2d; Schlegelberger Liesecke § 656, Rdnr. 9

In beiden Fällen reicht die Vermutung nicht weit genug. Im ersten Fall erstreckt sie sich von vornherein nicht auf die Mängelfreiheit der Ladung[138]. Im zweiten Fall wird nicht die Freiheit von Mängeln der geltend gemachten Art vermutet[139].

bb) Bedeutung für Frachtansprüche

Der Inhalt des Konnossements ist aber nicht nur für die Leistungspflicht des Verfrachters und seine auf Störungen dieses Leistungsverhältnisses beruhenden Schadensersatzverpflichtungen gem. §§ 606 f von grosser Bedeutung. Nach dem Konnossementsinhalt bestimmt sich vielmehr im Regelfall auch die gem. § 614 bestehende Pflicht des E m p f ä n g e r s zur Frachtzahlung. Hierauf wurde bereits eingangs hingewiesen[140].

Maßgebend ist hier § 657. Nach dieser Vorschrift ist für die Frachtberechnung dann, wenn das Konnossement solche Angaben enthält, a l l e i n die Mengenangabe im Konnossement entscheidend, sofern die Fracht überhaupt nach Mengenumfang zu bezahlen ist, wie dies regelmäßig der Fall ist (z.B. "Fracht nach Gewicht").

Somit findet die Auslegungsregel des § 620, nach der für die Frachtberechnung im Zweifel die abgelieferte Menge maßgeblich ist, hier keine Anwendung[141]. Vielmehr ist wegen § 657 weder die abgeladene noch die abgelieferte, sondern ausschließlich die Konnossementsmenge maßgeblich, sofern das Konnossement keine anderweitige ausdrückliche Regelung aufweist.

- - -

138) vgl.oben Seite 37 f
139) vgl. oben Seite 36 f
140) s.oben Seite 6
141) Schlegelberger-Liesecke § 657, Rdnr. 2

Diese Beweiswirkung des Konnossements ist hier gem. § 657 im Gegensatz zu der noch geltenden Fassung des § 656 Abs. II, Satz 1 zur Unwiderlegbarkeit gesteigert[142].

Dieser Grundsatz erfährt jedoch dann eine Einschränkung, wenn Konnossements- und abgelieferte Menge deswegen nicht übereinstimmen, weil Güter bei dem Verfrachter durch U n f a l l verloren gegangen sind. Die für die Frachtberechnung getroffene Regelung des § 657 ändert nichts an dem in § 617 ausgesprochenen Grundsatz, daß für durch Unfall in Verlust geratene Güter keine Fracht zu zahlen ist[143].

Beweisrechtlich ist § 657 jedoch auch in diesem Sonderfall von Bedeutung: Aus § 617 würde sich nach der allgemeinen Beweislastregel ergeben, daß der V e r f r a c h t e r , der für verlorene Güter Frachtzahlung fordert, beweisen muß, daß der Verlust nicht durch einen Unfall eingetreten ist[144]. Im Falle des § 657 steht dem Verfrachter aber die Beweiswirkung des Konnossements zur Seite, so daß hier der E m p f ä n g e r , der nur für eine geringere als die im Konnossement bezeichnete Menge Fracht zahlen will, das Vorliegen eines unfallbedingten Verlustes beweisen muß[145].

- - -

142) Prüssmann § 657, Anm. B, 1;B, 3;Schlegelberger-Liesecke § 657, Rdnr. 2;Schaps-Abraham § 657, Anm. 2

143) Prüssmann § 657, Anm. B, 2; Schaps-Abraham § 657, Anm. 3;Boyens § 657, 5 (358);inzidenter auch Schlegelberger-Liesecke § 657, Rdnr. 2

144) Prüssmann § 617, Anm. B, 4;Schaps-Abraham § 617, Anm. 6

145) Prüssmann § 657, Anm. B, 2;Schaps-Abraham § 657, Anm. 3;i.Erg. auch Schlegelberger-Liesecke a.a.O.

B Die Bedeutung des Konnossements für das Rechtsverhältnis zwischen Verfrachter und Befrachter

Die im Konnossement enthaltenen und daher von der Beweiswirkung umfaßten Angaben sind nicht nur für das Rechtsverhältnis zwischen Verfrachter und Empfänger, sondern darüber hinaus auch für die Beziehungen des Verfrachters zum Befrachter von erheblicher Bedeutung.

Diese Bedeutung ergibt sich jedoch hier, anders als gem. § 656 Abs. II, Satz 1 für das Verhältnis Verfrachter / Empfänger nicht unmittelbar aus dem Gesetz. Im Gegenteil, § 656 Abs. III bestimmt unmißverständlich, daß für die Beziehungen der Frachtvertragsparteien untereinander allein die Regelungen des Frachtvertrages maßgeblich bleiben, daß also das Konnossement nach dem Willen des Gesetzgebers hier keine Rolle spielen soll. Diese Regelung des § 656 Abs. III gilt übrigens, um dies nachzutragen, in einem Sonderfall auch für das Verhältnis zum Empfänger, nämlich dann, wenn dieser mit dem Befrachter identisch ist[146], wie es insbesondere bei der Verschiffung von Waren an eine eigene Zweigniederlassung vorkommt.

Diese strikte Trennung von Konnossement und Frachtvertrag, wie sie durch die Gegenüberstellung von Absatz I und Absatz III des § 656 zum Ausdruck kommt, ist in ihrer Schärfe nur dem deutschen Seefrachtrecht bekannt, während selbst die Haager Regeln, auf englischen Rechtsauffassungen aufbauend, Frachtvertrag

- - -

146) Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 13; Schaps-Abraham § 656, Anm.29 a.E.; Prüssmann § 656,Anm. D,1; Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 4c,alpha (312) HansOLG Hbg. v. 23.8.62, Hansa 1963,337 (339); RG v. 10.2.00, RGZ 46,3 (5); Hans OLG Bremen, HansGZ 1911, Nr.51

und Konnossement in ihrer rechtlichen Behandlung eng miteinander verknüpfen[147]. So definiert z.B. Art. I b HR:

> ""Contract of Carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading."

Aber auch im deutschen Recht entspricht die von § 656 Abs. III angestrebte Alleinmaßgeblichkeit des Frachtvertrages für die Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter und Befrachter nur teilweise der Rechtswirklichkeit. Hierbei ist jedoch zu differenzieren, je nachdem, ob der zugrundeliegende Frachtvertrag ein Stückgüter- oder ein Raumfrachtvertrag ist. Die Frage, inwieweit trotz § 656 Abs. III nicht nur der Frachtvertrag sondern auch das Konnossement für das Verhältnis des Verfrachters zum Befrachter maßgeblich ist, findet für beide Frachtvertragstypen eine durchaus verschiedene Antwort, wie die folgende kurze Untersuchung zeigen wird.

1) Zugrundeliegen eines Stückgütervertrages

Die strikte Trennung von Konnossement und Frachtvertrag fehlt in der Rechtswirklichkeit zumindest beim Stückgütervertrag. Zwischen beiden besteht vielmehr eine enge Zusammengehörigkeit, die sich bereits und vor allem aus der Art des Zustandekommens des Stückgütervertrages ergibt und die sich auch auf die rechtliche Behandlung des Verhältnisses zwischen Verfrachter und Befrachter auswirkt:

Der Abschluß eines Frachtvertrages bedarf nach deutschem Seefrachtrecht keiner Form. Während Chartervertäge, auf die noch einzugehen sein wird, dennoch

- - -

147) vgl.hierzu auch Wüstendörfer, SHR, § 22, IV,1a (278);Prüssmann § 662, Anm. B, 2

meist schriftlich abgeschlossen werden, erfolgt der Abschluß von Stückgutverträgen auch in der Rechtswirklichkeit regelmäßig formlos, also insbesondere ohne Aufsetzung einer besonderen Vertragsurkunde[148]. Dem Gesetz ist hier eine besondere Beweisurkunde, wie sie für den Raumfrachtvertrag die Chartepartie (§ 557) darstellt, unbekannt[149].

Bei der Beförderung von Stückgut werden größere Partien meist beim Verfrachter oder dessen Agenten vorgebucht; kleinere werden in der Regel gegen Ausstellung eines Schiffszettels am Schuppen oder unmittelbar am Schiff angeliefert[148]. Sofern hierbei ein Buchungs- oder Schiffszettel ausgestellt wird, liegt hierin zwar eine gewisse "Beurkundung" des Vertragsschlusses selbst[149], denn in der schriftlich erklärten Buchung liegt die Zusage der Beförderung, so daß damit der Frachtvertrag bereits zustandekommt.[150]

- Beim Schiffszettel liegt es allerdings meist schon insofern anders, als er regelmäßig hervorhebt, daß seine Erteilung nicht zur Beförderung der Güter verpflichten soll[151]; er bleibt dann ein, allerdings quittierter, schriftlicher Antrag an den Kai oder das Schiff, die Güter zur Beförderung zu übernehmen[150]. -

Beide Urkunden enthalten jedoch in aller Regel nicht die eigentlichen Konditionen des Frachtvertrages. Sowohl bei der Vorbuchung wie bei der Anlieferung wird über die Verfrachtungsbedingungen und Einzelheiten nicht gesprochen, sofern es sich nicht um die

- - -

148) vgl.Schaps-Abraham, Anm.8 vor § 556;Anm.11 vor § 642;Abraham § 19,I,1(118);Prüssmann,Anm.III,C, 1a vor § 556

149) Wüstendörfer, SHR, § 19,VII, 2(233f)

150) Schlegelberger-Liesecke § 556, Rdnr.13;Prüssmann, Anm.III,C,1a vor § 556

151) vgl. z.B. Nr. 16 des Hbg.Schiffszettels, abgedr. im Hamburger Börsenhandbuch 1950, 478

Vereinbarung von besonderen Spezialklauseln handelt[152]. Der Befrachter weiß vielmehr, daß der Verfrachter Allgemeine Geschäftsbedingungen hat, die dieser dem Vertragsschluß üblicherweise zugrundelegt und die in seinen Konnossementsformularen niedergelegt sind[152]. Diese aber sind jederzeit erhältlich, so daß sich der Befrachter über die Einzelheiten der Vertragsbedingungen rechtzeitig unterrichten kann[152].

Auf diese Weise gehen die Parteien bei Abschluß eines Stückgütervertrages regelmäßig davon aus, daß die in den Konnossementen enthaltenen Angaben und Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Verfrachters auch für den Frachtvertrag maßgeblich sein sollen[153]. So dient das Konnossement zur Festlegung der Einzelheiten des Frachtvertrages.

Häufig wird dies in Konnossementen auch durch eine besondere Klausel ausdrücklich betont, wie z.B.:

> "In accepting this Bill of Lading the shipper agrees to all its stipulations"[154],

oder es wird sogar von einem "Konnossement, das den Vertrag zwischen Verlader und Reeder darstellt", gesprochen[155].

Dementsprechend wird auch in nicht spezifisch juristischen, sondern für den Praktiker geschriebenen Erläuterungsbüchern des Seeverkehrs für die Stückgutfahrt kein Unterschied zwischen Konnossement und

- - -

152) Schaps-Abraham, Anm.8 vor § 556;Abraham § 19,I,1 (118)

153) Schaps-Abraham, Vorbem. 11 vor § 642;sinngem. Wüstendörfer, SHR, § 19, VII, 2 (234); BGH v. 20.5.52, BGHZ 6,127 (130); RG v. 3.1.17, RGZ 89,285 (287f); v. 28.5.36 HansRGZ 1936, B,475 (476)

154) vgl. Wüstendörfer, SHR, § 19, VII,2 (234); ähnl. die in BGH v. 20.5.1952 a.a.O. erwähnte Klausel

155) vgl. das bei Wüstendörfer, SHR, § 23, I,5,B[2](299) abgedruckte Linienkonnossement

Frachtvertrag gemacht, sondern vielmehr wird darauf hingewiesen, daß das Konnossement hier zugleich auch die Urkunde über den Frachtvertrag sei und alle Bedingungen enthalte, unter denen die Güter zur Beförderung angenommen worden seien[156].

Diese enge Verknüpfung zwischen Konnossement und Frachtvertrag in der Rechtswirklichkeit hat so dazu geführt, daß man ganz allgemein die im Konnossement enthaltenen Bedingungen und Angaben auch als diejenigen des Frachtvertrages ansieht[157]. Hieraus wiederum ergab sich die Folge, daß man das Konnossement regelmäßig als B e w e i s u r k u n d e für den Inhalt des Frachtvertrages anzusehen hat[158].

Diese Beweisfunktion des Konnossements hat sich also t r o t z der Regelung des § 656 Abs.III ergeben und o b w o h l das Konnossement an sich nicht zum Beweismittel über den Inhalt des Frachtvertrages bestimmmt ist ; denn es ist zwar eine Urkunde d e s Seefrachtvertrages, nicht aber eine Urkunde ü b e r den Seefrachtvertrag[159], und es wird nicht dem Befrachter als solchem, sondern dem mit diesem nicht notwendig identischen Ablader (§ 642) erteilt. Hier haben allein die tatsächlichen Verhältnisse und die Handhabung von Stückgutverträgen in der Rechtswirklichkeit dem Konnossement eine erhebliche Bedeutung zukommen lassen, als es nach den Vorstellungen des Gesetzgebers der Fall sein sollte.

Immerhin vermag jedoch auch eine weitere Überlegung den Grundsatz, daß das Konnossement auch über den

- - -

156) vgl. z.B. Rotermund-Koch, 257,276

157) Schaps-Abraham §656,Anm. 29; Prüssmann, Anm. III, C, 1c vor § 556

158) Schlegelberger-Liesecke §656, Rdnr.13; Schaps-Abraham, Anm. 12 vor § 642; Prüssmann §656,Anm. D,2; Vorbem. III,C,1c vor § 556; Wüstendörfer, SHR, § 19, VII,2 (234); Studien, 291 f; BGH v. 20.5.52, BGHZ 6, 127 (130); RG v. 3.1.17, RGZ 89, 285 (288); v. 28.5.36, HansRGZ 1936,B, 475 (476)

159) Schaps-Abraham, Anm. 10 vor § 642

Inhalt des Frachtvertrages Beweis zu erbringen vermag, zu unterstützen und seine Richtigkeit zu bestätigen :

Wenn auch das Konnossement den Inhalt des Frachtvertrages entsprechend § 656 Abs. III grundsätzlich zumindest nicht von vornherein abändert, so wird diese Möglichkeit durch das Gesetz andererseits aber auch nicht ausgeschlossen[160]. Eine solche Abänderung des Frachtvertrages durch das Konnossement kommt allgemein auch nur dann in Betracht, wenn Geber und erster Nehmer des Konnossements identisch sind mit den Parteien des Frachtvertrages[161]; dies ist aber beim Stückgütervertrag regelmäßig der Fall[161].

Häufig wird der Frachtvertrag ganz ausdrücklich durch das Konnossement abgeändert, nämlich dann, wenn dieses eine Klausel aufweist, durch die der gesamte Konnossementsinhalt in den Frachtvertrag übernommen wird [162]. Fraglich ist aber, was zu gelten hat, wenn eine solche Konnossementsklausel bei Zugrundeliegen eines Stückgütervertrages n i c h t vereinbart worden ist :

Die Frage, ob auch dann eine Abänderung des Frachtvertrages angenommen werden kann, ist grundsätzlich nach den Umständen des Einzelfalles zu beurteilen[163]. Dennoch kann man wohl beim Stückgütervertrag ganz allgemein davon ausgehen, daß alle diejenigen Bestimmungen und Angaben des Frachtvertrages als aufgegeben anzusehen sind, die nicht in das Konnossement aufgenommen worden sind[164]. Dies allein deswegen, weil hier dieselben Parteien, also der Verfrachter und der mit dem Befrachter identische Ablader - nur dieser Fall wird hier untersucht, um dies ausdrück-

- - -

160) Prüßmann § 656,Anm. D,1; Schlegelberger-Liesecke, § 656, Anm. 13; Schaps-Abraham §656, Anm. 29

161) vgl. Schaps-Abraham a.a.O.

162) vgl. Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 13

163) Schaps-Abraham a.a.O.; Wüstendörfer,Studien, 292

164) Schaps-Abraham a.a.O.; sinngem. auch Wüstendörfer a.a.O.

lich zu wiederholen- in engem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem eigentlichen Vertragsschluß eine neue Vereinbarung über den, wirtschaftlich gesehen, selben Vertragsgegenstand treffen. So pflegt man auch, wie bereits dargelegt, kaum zwischen den Bedingungen der einen und der anderen Abmachung zu unterscheiden.

Hiernach wird man bei Abweichungen des Konnossements von dem Inhalt des Frachtvertrages in der Regel auch auf die Absicht der Vertragsänderung schließen können[165], so daß es auch insoweit als gerechtfertigt erscheint, das Konnossement grundsätzlich als Beweisurkunde für den Inhalt des Stückgütervertrages anzusehen.

Aus diesem Ergebnis folgt, daß sich beide Seiten mit der Wirkung des § 656 Abs. II, Satz 1 auf die Beweiswirkung des Konnossements stützen können, wenn sich die mit dem Geber und dem ersten Nehmer des Konnossements identischen Parteien des Frachtvertrages über dessen Inhalt streiten. Es besteht nach der Fassung des Gesetzes kein Anlaß zu der Annahme, daß die Richtigkeitsvermutung des § 656 Abs. II, Satz 1 nur für das Verhältnis des Verfrachters zum Empfänger gelten sollte, denn der Gesetzgeber hat sie in einem selbständigen Absatz des § 656 und nicht etwa als Annex zu seinem Absatz I niedergelegt. Eine entsprechende selbständige Bestimmung enthalten die Haager Regeln in Art. III § 4.

Somit bewirkt § 656 Abs. II, Satz 1 auch im Verhältnis des Verfrachters zum Befrachter, daß bei Streitigkeiten zwischen ihnen über den Inhalt des Stückgütervertrages regelmäßig diejenige Partei, die von dem Konnossementsinhalt abweichen will, insoweit die Behauptungs- und Beweislast zu tragen hat.

- - - -

165) so auch Wüstendörfer, Studien, 292

Entsprechend den Ausführungen über die Zulässigkeit von Einwendungen im Verhältnis zwischen Verfrachter und Empfänger können allerdings sowohl der Verfrachter wie auch der Befrachter gegenüber der Konnossementsvermutung Einwendungen aus dem Frachtvertrag als unmittelbare persönliche Einwendungen geltend machen, wobei der Verfrachter gegenüber dem Befrachter auch solche, die in der Person des Abladers als dem Vertreter des Befrachters entstanden sind, erheben kann.

Damit kommt dem Konnossement für die Beziehungen zwischen Verfrachter und Befrachter trotz § 656 Abs. III m i t t e l b a r fast dieselbe erhebliche Bedeutung zu, die es für Streitigkeiten zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Ladung hat: Zwar bleibt es gem. § 656 Abs. III dabei, daß zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter die Bestimmungen und Angaben des Frachtvertrages maßgeblich bleiben. Auf diese Bestimmungen und Angaben des Frachtvertrages kann man aber mit der oben bezeichneten Wirkung vom Inhalt des K o n n o s s e m e n t s her schließen.

2) Zugrundeliegen eines Chartervertrages

Ganz anders liegt es regelmäßig beim Raumfrachtvertrag. Hier kann das Konnossement n i c h t ohne weiteres als Beweisurkunde für den Inhalt des Frachtvertrages angesehen werden, denn hier fehlen in der Regel die tatsächlichen Voraussetzungen, die dem Konnossement beim Stückgütervertrag auch für das Verhältnis zwischen den Frachtvertragsparteien untereinander eine erhebliche Bedeutung zukommen ließen:

Eine solche enge tatsächliche und in der Folge auch rechtliche Verbindung, wie sie dort zwischen Konnossement und Frachtvertrag festgestellt werden

konnte, besteht zwischen dem Konnossement und dem Chartervertrag in der Regel nicht, denn hier dient das Konnossement nur in Ausnahmefällen der Festlegung von Einzelheiten des Frachtvertrages[166]. Diese werden vielmehr regelmäßig bereits in einer besonderen Vertragsurkunde niedergelegt.

Zwar ist auch hier der Abschluß des Frachtvertrages an sich formlos; die Beurkundung in Form der Chartepartie gem. § 557 ist hier jedoch allgemein üblich[167]. Die Chartepartie wirkt hierbei wegen der an sich gegebenen Formfreiheit nicht konstitutiv; sie ist vielmehr eine reine Beweisurkunde[168].

Die Erklärung dafür, daß man in der Rechtswirklichkeit zwar die Bedingungen und Einzelheiten des Chartervertrages, nicht aber diejenigen des Stückgütervertrages in einer besonderen, auch vom Gesetz vorgesehenen Beweisurkunde niederlegt, ist darin zu sehen, daß es sich bei Raumfrachtverträgen meist um weitreichende, komplizierte und oft längerfristige Individualverträge handelt, die in verstärktem Maße die Möglichkeit späterer Zweifel und Meinungsverschiedenheiten in sich bergen[169]. Demgegenüber sind Stückgutverträge, insbesondere im Linienverkehr, zumeist typisierte, schablonenhafte Massenverträge, die in gewissem Umfang bereits zu einer Objektivierung der typischen Vertragsbeziehungen geführt haben[169].

Da die Chartepartie das Vertragsverhältnis bereits detailliert regelt, weichen ihre Bedingungen häufig

- - -

166) Prüssmann, Vorbem. III, C, 1d vor § 556; Schaps-Abraham, Vorbem.12 vor § 642

167) Wüstendörfer, SHR, § 19, VI, 2 (232); Prüssmann, Schaps-Abraham a.a.O.

168) Schlegelberger-Liesecke § 557, Rdnr.9; Wüstendörfer a.a.O.

169) vgl. sinngemäß Wüstendörfer, SHR, § 19, VI, 2; VII, 1 (232f)

von denen des Konnossements ab[170]. Sie selbst genießt auch bereits, wie alle echten Vertragsurkunden, die Vermutung der vollständigen und richtigen Wiedergabe der Vertragsbedingungen[171].

Aufgrund dieser tatsächlichen Unterschiede zwischen dem Abschluß von Stückgüterverträgen einerseits und Chartervertägen andererseits kann man bei letzteren vom Konnossement nicht ohne weiteres auf den Inhalt des Frachtvertrages schließen. Vielmehr bedarf es besonderer Umstände, z.B. einer Klausel im Konnossement, die klarstellt, daß der Konnossementsinhalt auch Inhalt des Frachtvertrages sein solle, um auf eine nachträgliche Änderung der in der Chartepartie niedergelegten Bedingungen und Angaben durch das Konnossement zu schließen[172]. Abgesehen von diesen Sonderfällen ist der Konnossementsinhalt hier also grundsätzlich nicht geeignet, den Frachtvertrag abzuändern[173].

Nach alledem bleibt es also beim Chartervertrag, anders als beim Stückgütervertrag, bei der Rolle, die das Gesetz dem Konnossement im Verhältnis zwischen Verfrachter und Befrachter zuweist. Das Konnossement hat hier nicht die Bedeutung einer Beweisurkunde für den Frachtvertrag.

- - -

170) Prüssmann § 656, Anm. B, 2

171) Schlegelberger-Liesecke § 557, Rdnr. 9

172) Schaps-Abraham § 557, Anm. 26;Vorbem. 12 vor § 642;Prüssmann, Vorbem. III, C, 1d vor § 556; Schlegelberger-Liesecke § 557, Rdnr. 11; § 656, Rdnr. 13

173) Prüssmann § 656, Anm. D, 2;Schaps-Abraham, Vorbem 12 vor § 642

C Die Bedeutung des Konnossementsinhalts für sonstige Rechtsverhältnisse

Der Inhalt des Konnossements ist aber nicht nur für die beiden bereits untersuchten Rechtsverhältnisse von Bedeutung, sondern darüber hinaus auch für eine Reihe anderer Rechtsbeziehungen, die zum Teil nur mittelbar mit dem Seefrachtvertrag in Verbindung stehen.

Als rein seefrachtrechtliche Beziehung kommt zunächst noch das Verhältnis zwischen Verfrachter und Ablader in Betracht. Über den Rahmen des reinen Seefrachtvertragsrechtes hinaus geht bereits die Bedeutung des Konnossementsinhalts für die Seeversicherung. In nur mittelbarem Zusammenhang mit dem Seefrachtvertrag steht schließlich auch die Bedeutung des Konnossements für die kaufrechtliche Abwicklung von Abladegeschäften, insbesondere solchen, die unter Benutzung von Akkreditiven abgewickelt werden.

1) Verhältnis Verfrachter - Ablader

Nach deutschem Seefrachtrecht tritt der Ablader in unmittelbare Rechtsbeziehungen zum Verfrachter und ist damit neben dem Befrachter und dem Empfänger ein weiterer selbständiger Ladungsbeteiligter im Sinne von §§ 535, 512. Mit Ausnahme des auf dem deutschen aufbauenden türkischen und griechischen Rechts ist diese neben dem Befrachter eigenständige Person des Abladers anderen Rechtsordnungen fremd[174].

- - -

174) vgl. Prüssmann, Vorbem. II, C, 1 vor § 556; Schlegelberger-Liesecke, Einführung vor § 556, Rdnr. 24; Schaps-Abraham, Vorbem. 7 vor § 556

Sofern er mit dem Befrachter identisch ist, ist der Ablader (sog. Drittablader) gegenüber dem Verfrachter zunächst nur Vertreter des Befrachters und gilt auch ohne ausdrückliche Vollmacht als zur Vornahme aller mit der Lieferung und Verschiffung zusammenhängenden Rechtshandlungen bevollmächtigt[175].

Sowie ihm schiffsseitig die Beförderung der Güter zugesagt wird, erwirbt jedoch der Drittablader selbst diesen Anspruch auf Beförderung der Güter[176], obwohl er nicht Partei des Frachtvertrages ist. Er selbst hat nach erfolgter Abladung gem. § 642 Abs. I auch den Anspruch auf Ausstellung des Konnossements. Damit hat er auch das Recht zu bestimmen, wer konnossementsmäßiger Empfänger der Güter sein soll[177], ob das Konnossement gem. § 647 an Order lauten soll und welche Angaben der Verfrachter in das Konnossement aufzunehmen hat. Solange sich alle Ausfertigungen des Konnossements in seinen Händen befinden, besitzt er allein gem. § 654 Abs. I auch die volle Verfügungsbefugnis über die Ladung.

Der Grund für diese starke und selbständige Rechtsstellung des Abladers liegt darin, daß er selbst häufig der Verkäufer nach Übersee ist und sich bis zur Bezahlung des Kaufpreises durch das Verbleiben des Verfügungsrechts über die Ware bei ihm sichern muß[178].

Ähnlich, wie es zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter beim Stückgutvertrag der Fall ist, werden auch die vertraglichen Beziehungen zwischen Verfrachter und Ablader, die ja bereits mit der

- - -

175) Schaps-Abraham, Vorbem.7 vor § 556;Prüssmann, Vorbem. II, C, 2 vor § 556

176) Schlegelberger-Liesecke, Rdnr. 24 vor § 556; Prüssmann, Schaps-Abraham a.a. O.

177) Schaps-Abraham a.a.O.

178) Prüssmann, Vorbem. II, C, 1 vor § 556;Schlegelberger-Liesecke, Schaps-Abraham a.a.O.

Beförderungszusage seitens des Verfrachters entstehen, im einzelnen zunächst nirgends niedergelegt. Vielmehr findet auch dieses Rechtsverhältnis seine eingehende und endgültige eigentliche Regelung erst durch den Inhalt des vorbehaltlos angenommenen Konnossements[179].

Somit spielt das Konnossement auch für dieses Verhältnis die wichtige Rolle einer Beweisurkunde. Sie wird allerdings dadurch eingeschränkt, daß sich der Ablader als Konnossementsinhaber trotz der Beweiswirkung des Konnossements in jedem Fall an seinem eigenen Verhalten festhalten lassen muß; insoweit handelt es sich um in seiner Person selbst begründete, also für den Verfrachter zulässige persönliche Einwendungen.

2) Seeversicherung

Für den Bereich der Seeversicherung ergibt sich die Bedeutung des Konnossementsinhalts bereits unmittelbar aus dem Gesetz: Gemäß § 882 Abs. II hat der Versicherte gegenüber dem Versicherer u.a. sein Versicherungsinteresse sowie die Tatsache der Verladung der Güter nachzuweisen, um den Ersatz eines an den Gütern eingetretenen Schadens verlangen zu können.

Hierzu hat er gem. § 884 "genügende Belege" beizubringen, d.h. solche, die im Handelsverkehr, namentlich wegen der Schwierigkeit der Beschaffung anderer Beweise, nicht beanstandet zu werden pflegen (§ 884).

In Bezug auf den Interesse- und Verladungsnachweis bei der Güterversicherung werden dort als solche üblicherweise genügenden Belege ausdrücklich die Konnossemente genannt (§ 884 Nr. 1, 2).

- - -

179) Schaps-Abraham § 656, Anm. 32

Allerdings spielt das Handelsgesetzbuch in der Rechtswirklichkeit der Seeversicherung nur mehr eine subsidiäre Rolle. Versicherungsverträge werden vielmehr ganz allgemein nur unter Zugrundelegung besonderer Allgemeiner Geschäftsbedingungen der deutschen Seeversicherer abgeschlossen, der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919 (ADS). Dennoch hat sich an der Bedeutung der Konnossemente für die Seeversicherung auch unter Geltung der ADS nichts geändert:

Gemäß § 43 ADS besteht für den Versicherungsnehmer gegenüber dem Versicherer als Ausfluß der Treuepflicht (§ 13 ADS) eine vertragliche Auskunftspflicht[180]. Im Rahmen dieses Auskunftsrechts kann der Versicherer gem. § 43 ADS vom Versicherungsnehmer alle Belege verlangen, deren Beschaffung diesem billigerweise zugemutet werden kann. Die Vorlage dieser Belege ist für den Versicherungsnehmer sehr wichtig, weil der Versicherer die Entschädigung bis zur Beschaffung dieser Belege nicht nur gem. § 273 Abs. I BGB verweigern kann, sondern weil der Versicherungsanspruch des Versicherungsnehmers gem. § 44 Abs. I, Satz 1 ADS überhaupt erst mit diesem Zeitpunkt fällig wird[181].

Wenn die Seeversicherungsbedingungen im Gegensatz zum Handelsgesetzbuch auch auf eine Aufzählung der üblicherweise genügenden Belege verzichten, ist man sich jedoch völlig darüber einig, daß das Konnossement seine Bedeutung als Beweisurkunde für den Nachweis des Versicherungsinteresses und der Verladung behalten hat[182].

- - -

180) vgl. Schlegelberger (Seeversicherung) § 43, Rdnr. 1;Ritter § 43, Anm. 3

181) Ritter § 43, Anm. 22;Schlegelberger (Seeversicherung) § 44, Rdnr. 3

182) vgl. sinngem. Schlegelberger (Seeversicherung) § 43, Rdnr. 4;Ritter § 43, Anm. 24, 25

Das schließt nicht aus, daß mit der Vorlage der Konnossemente bzw. der anderen in § 884 aufgezählten Dokumente der erforderliche Beweis in Einzelfällen wegen besonderer Umstände noch nicht als geführt anzusehen sein kann, denn sowohl unter der Geltung der ADS wie auch von § 884 sind dies nur die "im allgemeinen" genügenden Belege[183].

Dennoch wird sich hier die besondere, durch die gesetzliche Vermutung des § 656 Abs. II bewirkte Beweiskraft des Konnossements, die auch insoweit voll zum Tragen kommt[184], im Zusammwirken mit den seerechtlichen Beweisschwierigkeiten in aller Regel dahin auswirken, daß der erforderliche Beweis durch Vorlage der Konnossemente als erbracht anzusehen ist.

Auch insoweit kommt dem Konnossementsinhalt beweisrechtlich also erhebliche Bedeutung zu.

3) Abladegeschäft

a) Allgemeines

Eine ganz erhebliche Bedeutung kommt dem Konnossementsinhalt auch auf dem Gebiet des Überseekaufs, insbesondere beim Abladegeschäft zu. Das Abladegeschäft ist ein Kaufvertrag über solche Waren, die von einem überseeischen Hafen (Abladehafen) nach einem Bestimmungshafen abzuladen und in Gestalt des sie vertretenden Konnossements zu liefern sind[185]. Hierbei ist der eigentliche Frachtvertrag lediglich ein Hilfsgeschäft, das für die Ausführung des Kaufvertrages notwendigerweise erforderlich ist[185].

- - -

183) Ritter § 43, Anm.28; Schlegelberger (Seeversicherung) § 43, Rdnr. 5

184) vgl. z.B. Ritter § 43, Anm. 25

185) Haage, 1

Bereits in dieser Definition des Abladegeschäftes, nach der die Ware zunächst nicht in natura, sondern in Gestalt des sie vertretenden Konnossements zu liefern ist[186], wird dessen Bedeutung für das Abladegeschäft deutlich. Das Abladegeschäft ist also immer ein Dokumentengeschäft.

Der Käufer hat hierbei bereits im Zeitpunkt der an ihn bzw. seinen Vertreter erfolgten Übergabe der Dokumente den Kaufpreis zu zahlen, und zwar entsprechend dem Wesen des Abladegeschäfts auch ohne, daß die Klausel "Kasse gegen Dokumente" vereinbart worden ist[187], was jedoch meist zum Zwecke der ausdrücklichen Klarstellung der Fall ist.

Der Käufer ist also bei der Überprüfung der Vertragsgemäßheit der Erfüllung seitens des überseeischen Verkäufers zunächst allein auf die Angaben in den ihm angedienten Dokumenten angewiesen. Der Käufer ist also insoweit vorleistungspflichtig, denn er darf die Ware selbst erst nach der Einlösung der Dokumente besichtigen, selbst wenn die Ladung schon gelöscht ist und bereits am Kai liegt[188].

Wegen des hieraus folgenden Schutzbedürfnisses des Käufers[189] wird dem Verkäufer durch die Incoterms - in der vom Wiener Kongress der Internationalen Handelskammer revidierten Fassung - bei den einzelnen Arten der Abladegeschäfte die Pflicht auferlegt, die Vertragsgemäßheit der Erfüllung auch tatsächlich urkundlich zu belegen[189].

- - -

186) Haage, 1, 59, 101

187) Haage, 59, 86; Wüstendörfer, HansRZ 1926, 481 (502)

188) Haage, 102

189) vgl. Eisemann, 11

Hiernach m u ß der Verkäufer auf eigene Kosten z.B. beim C. & F.-und beim C.I.F.-Vertrag, um nur die wichtigsten Geschäfte zu nennen, ein "reines begebbares Konnossement für den vereinbarten Bestimmungshafen" beschaffen, während ein solches z.B. bei F.A.S.- und F.O.B.-Geschäften vom Käufer verlangt werden k a n n [190)191)].

Hierbei bezieht sich der in den Incoterms verwendete Begriff des Konnossements - abgesehen vom F.A.S.-Geschäft, vgl. dort Nr. 7 - nur auf ein Bordkonnossement, "das sowohl den abgeschlossenen Beförderungsvertrag, als auch die Verbringung der Waren an Bord des Schiffes beurkundet"[192)]. Auch hier wird also wieder deutlich, daß man Konnossement und Frachtvertrag in der Praxis des Stückgutverkehrs rechtlich als Einheit ansieht[193)].

Aber auch der notwendige Inhalt des Konnossements wird durch die Incoterms festgelegt: "Das Konnossement muß über die vertraglich vereinbarte Ware lauten, ein innerhalb der für die Verschiffung vereinbarten Frist liegendes Datum tragen und durch Indossierung oder anderweitig die Lieferung an die Order des Käufers oder dessen vereinbarten Vertreters ermöglichen . . ."[194)].

Hieraus folgt, daß die vertragsgemäß geschuldete Andienung nur dann vorliegt, wenn sich Bezeichnung und Beschreibung der geschuldeten Ware in Kaufvertrag und Konnossement kongruent decken[195)]. Ist dies nicht der Fall, ist das Konnossement nicht andienungsfähig, und

- - -

190) vgl. Incoterms 1953: C.& F., Nr.6;C.I.F., Nr. 7; F.A.S., Nr.7, 9;

191) vgl. Eisemann, 15;Haage, 62ff

192) so die offizielle Einleitung der Incoterms 1953 unter 10, abgedr. bei Eisemann, 28

193) vgl. hierzu oben Seite 50ff

194) Incoterms 1953:C.&F., Nr.6, C.I.F., Nr. 7

195) Haage, 101

der Käufer ist so lange nicht zur Zahlung verpflichtet, bis ihm ein vertragsgemäßes Konnossement vorgelegt wird.

Decken sich jedoch beide Urkunden insoweit, stellt sich aber bei der dem Käufer gem. § 377 obliegenden Untersuchung heraus, daß die Güter t a t s ä c h l i c h doch nicht kontraktsgemäß sind, so kann der Käufer insoweit den Verfrachter in Anspruch nehmen, sofern dieser die Beweisvermutung des § 656 Abs. II, Satz 1 nicht zu widerlegen vermag.

Aber auch für das unmittelbare Vertragsverhältnis des Käufers zum überseeischen Verkäufer erfüllt das Konnossement für Ersteren eine beweisrechtliche Schutzfunktion. So hat sich z.B. gewohnheitsrechtlich eine formelle Beweisregel dahin gebildet, daß der Verkäufer den ihm obliegenden Beweis der rechtzeitigen Abladung nur durch Vorlegung des entsprechend der vertraglichen Fristsetzung datierten Konnossements führen kann[196]. Undatierte Konnossemente sind demnach überhaupt nicht andienungsfähig[197].

Somit beweist der Verkäufer beim Abladegeschäft durch das Konnossement, dessen Angaben allerdings in der Regel durch Faktura, Ursprungszeugnis und andere Dokumente ergänzt werden, die rechtzeitige und gehörige Verladung der Güter[198], wobei aufgrund des § 656 Abs. I, II, Satz 1 zumindest teilweise auch der außerhalb des eigentlichen Abladegeschäfts stehende Verfrachter in den dem Käufer und Empfänger der Güter zur Verfügung stehenden Haftungskreis einbezogen wird, so daß dem Konnossement auch insoweit eine Schutzfunktion zukommt.

- - -

196) Haage, 26
197) Eisemann, 138; Haage a.a.O.
198) Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 11

Allerdings wird die sofortige Inanspruchnahme des Verfrachters durch den Käufer aufgrund des Konnossements in der Praxis relativ selten vorkommen. Meistens hält er sich zunächst an die Transportversicherung[199]. Bei dem ihm dieser gegenüber obliegenden Nachweis des Vorliegens eines Transportschadens wird er sich allerdings zweckmäßigerweise wiederum des Konnossements bedienen.

b) Akkreditivgeschäft

Besonders deutlich wird die Bedeutung des Konnossementsinhaltes bei der Abwicklung von Abladegeschäften unter Einrichtung von Akkreditiven.

Die Benutzung von Dokumentenakkreditiven im Außenhandelsverkehr und die damit verbundene Einschaltung von Banken entspricht dem Sicherheitsbedürfnis b e i d e r Parteien des Abladegeschäfts:

Für den V e r k ä u f e r besteht die Sicherungsfunktion hierbei darin, daß er anstelle des überseeischen und ihm vielleicht nicht bekannten Käufers eine einheimische Bank für die Zahlung des Kaufpreises in Anspruch nehmen kann. Andererseits wird auch der K ä u f e r , der über die noch schwimmende Ware bereits mittels der ausgestellten Konnossemente verfügen kann, insofern gesichert, als die Zahlung nur gegen Vorlage von bestimmten Dokumenten erfolgen darf, die geeignet sind, ihm eine gewisse Kontrolle hinsichtlich der vertragsgemäßen Erfüllung seitens des Verkäufers zu ermöglichen[200].

Auf dieser Sicherung der Beteiligten, aber auch auf seiner Kreditfunktion[200], beruht die überragende

- - -

199) vgl. Haage, 100
200) vgl. Eisemann, Dok.akkr., 18

Bedeutung des Dokumentenakkreditivs im Überseegeschäft[201], wenn auch der Umfang der mit Hilfe von Akkreditiven abgewickelten Geschäfte - bedingt durch eine allgemeine, gegenseitiges Vertrauen bewirkende Verfestigung geschäftlicher Beziehungen - inzwischen wieder zurückgegangen ist[202].

Das Akkreditiv hat in Deutschland und in der Mehrzahl der ausländischen Staaten keine spezielle gesetzliche Regelung erfahren[203]. So oblag es den am Dokumentenverkehr Beteiligten, sich mit der Ausgestaltung von Akkreditivvereinbarungen und der Aufstellung bestimmter Grundregeln zu befassen. So stellte die Internationale Handelskammer 1929 in Amsterdam zum ersten Male "Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive"[204][205] auf, deren Annahme und Anwendung dem Bankgewerbe in den beteiligten Ländern 1933 empfohlen wurde[206]. Auf diese Weise fanden die ER auf Empfehlung des damaligen Zentralverbandes des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes 1934 Eingang in die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Banken[206].

Inzwischen sind die ER zweimal, und zwar im Juni 1951 und im November 1962 revidiert worden.

Die ER haben es vermieden, sich in der Frage nach der rechtlichen Natur des Dokumentenakkreditivs in irgendeiner Weise festzulegen um zu vermeiden, daß die nationalen Rechtsordnungen hieraus möglicherweise unterschiedliche Folgerungen ziehen könnten[207]. So werden auf das Akkreditiv z.B. in der Schweiz die Regeln der Anweisung und in Belgien diejenigen des Vertrages

- - -

201) Zahn, 106

202) vgl. Liesecke, WM 1966, 458;Schubert, BB 1952, 128

203) Schubert, BB 1952, 128f

204) im folgenden abgekürzt: ER

205) abgedr. in Drucksache Nr.82 der Internationalen Handelskammer Paris (1933)

206) Schubert a.a.O.

207) vgl.Liesecke, WM 1966, 458;Eisemann, Dok.akkr.,20

zugunsten Dritter angewandt[208], während man es nach der in Deutschland herrschenden Meinung als abstraktes Schuldversprechen der Bank i.S. von § 780 BGB ansieht[208a]:

Die eröffnende Bank verpflichtet sich aufgrund ihres Geschäftsbesorgungsverhältnisses mit dem Akkreditivsteller (Käufer) gegenüber dem Begünstigten (Verkäufer) zur Zahlung des im Akkreditiv genannten Betrages, sofern ihr fristgerecht die dort genannten Dokumente vorgelegt werden[209]. Diese Verpflichtung der Bank ist rechtlich sowohl von dem Kaufvertrag zwischen dem Akkreditivsteller und dem Begünstigten wie auch von dem Geschäftsbesorgungsverhältnis zwischen der Akkreditivbank und ihrem Auftraggeber unabhängig[210].

Bereits hieraus ergibt sich die ausschlaggebende Rolle der angedienten Dokumente für das Funktionieren des Akkreditivs. Nur wenn die Dokumente nach Art und Inhalt den Akkreditivbegingungen entsprechen, darf die eröffnende Bank sie aufnehmen und zu Lasten ihres Auftraggebers zahlen[211]. Andernfalls macht sie sich ihm gegenüber schadensersatzpflichtig[212].

So gehört zu den Hauptpflichten der Akkreditivbank die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Dokumente[213]. Die Rechtsprechung hat stets gefordert, daß diese Prüfung genau und mit besonderer Sorgfalt vorgenommen werden muß, da die Akkreditivbank regelmäßig keine genügenden Branchen- und Warenkenntnisse besitzt und nähere Vereinbarungen zwischen den Kaufvertragsparteien daher oft nicht zu überblicken vermag; selbst

- - -

208) vgl.Liesecke, WM 1966, 458 (459) m.w.Nachw.

208a) BGH v.18.9.1958, BGHZ 28,129 (130);v.20.1.64,WM 1964, 223;RG v.16.2.23, RGZ 106,304(307);Zahn,67; Liesecke a.a.O.

209) Zahn a.a.O.

210) vgl.Zahn a.a.O. m.w.Nachw.

211) Zahn, 95;Liesecke,WM 1966,458(464)

212) Schubert,BB 1952,128(130);Liesecke,WM 1960,210 (214);WM 1966,458(464);Zahn 98f

213) Liesecke, WM 1966, 458 (464);Schubert a.a.O.

geringfügige Abweichungen von den Weisungen des Auftraggebers können diesem aber u.U. bereits erheblichen Schaden zufügen[214].

In diesem Zusammenhang ist von der Rechtsprechung der Begriff der sog. Dokumenten- (Akkreditiv-)Strenge geprägt worden[215], der besagt, daß die Prüfung der Dokumente nach äußerer Erscheinung, Wortlaut und Sinn ihre Übereinstimmung mit dem Wortlaut der Akkreditivbedingungen ergeben muß[216]. Ob der Inhalt der Dokumente den T a t s a c h e n entspricht, kann hingegen nicht geprüft werden[217], genausowenig wie dies dem Käufer beim "einfachen" Abladegeschäft vor Einlösung der Dokumente möglich ist[218].

Welche Dokumente der eröffnenden Bank im Regelfall zur Auslösung des Akkreditivs vorgelegt werden müssen - Faktura, Transportdokumente, Versicherungspolicen, Gewichtszertifikate, um nur einige zu nennen. -, war im Anschluß an die ER 1933 in den ER 1951[219] noch ausdrücklich festgelegt[220]. Diese Aufzählung ist jedoch, weil ebenso langatmig wie unvollständig[221], bei der Neufassung der ER im Jahre 1962[222] nicht mehr übernommen worden[221]. An ihre Stelle trat nunmehr der lapidare Satz des Art. 13 Abs. I, wonach es dem Auftraggeber obliegt, in seinen Weisungen die zu prüfenden Dokumente genau zu bezeichnen[221]. Deren Benennung steht also im Ermessen des Auftraggebers.

Das wichtigste unter den Dokumenten ist die Urkunde über den Transport der Ware[223]. Unter diesen

- - -

214) Sichtermann,Betrieb 1954,552;Schubert,BB 1952, 128(130);Liesecke WM 1960,213;Zahn,97;vgl.z.B. BGH v.9.1.58,WM 1958,291(292);v.24.3.58,WM 1958, 587(588)

215) vgl.RG v.14.11.19,RGZ 97,144(147f);v.17.6.22,RGZ 105,48(51ff);v.16.2.23,RGZ 106,26(30);v.29.6.26, RGZ 114,268(271);BGH v.9.1.58,WM 1958,291(292); v.19.11.59,WM 1960,38

216) Schlegelberger-Hefermehl,Anh.zu § 365,Rdnr.110; Soergel-Siebert(Erdsiek-Mühl)§ 783,Anm.23;Liesecke,WM 1960,210(213);WM 1966, 458(464);Zahn,95

Versanddokumenten wiederum spielt das Konnossement die überragende Rolle[224].

Anhand der Konnossemente wird der Akkreditivbank nicht nur die Mängelfreiheit der betreffenden Warenpartie nachgewiesen, sondern - und dies steht logisch bereits vor der Feststellung der Mängelfreiheit - zugleich auch der Nachweis erbracht, daß Güter von der im Akkreditiv genannten Art und Menge ü b e r h a u p t abgeladen bzw. verschifft worden sind. Hier spielt das Konnossement die entscheidende Rolle. Zwar können die in ihm enthaltenen Angaben durch andere Dokumente ergänzt werden: so wird z.B. regelmäßig die Konnossementsangabe über die Art der Ware, die vom Verfrachter üblicherweise nur als Warentypenbezeichnung übernommen wird[225], durch genauere Angaben in der Faktura ergänzt[226]. Allein dem Konnossement wohnt jedoch auch hier jenes hohe Maß von Verläßlichkeit inne, das auf der gesetzlichen Richtigkeitsvermutung beruht. Nur durch die Angaben im Konnossement wird in der Regel der für das Akkreditiv erforderliche sichere dokumentenmäßige Nachweis der Verschiffung einer bestimmten Warenmenge erbracht werden können.

- - -

217) Liesecke, WM 1960, 210(213);Zahn 96

218) vgl. oben Seite 62

219) abgedr. in Drucksachen Nr. 151 u.159 der Internationalen Handelskammer Paris

220) vgl. jeweils Art. 15 ER 1933, ER 1951

221) vgl. Eisemann, Dok.akkr., 31

222) abgedr. in Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, Drucksache Nr. 222 der Internationalen Handelskammer Paris

223) Liesecke, WM 1966, 458(465)

224) Grader van der Maas, 245;Zahn, 106;Liesecke a.a.O.

225) vgl. Art. 30 Abs. III ER 1962

226) Zahn, 116;Liesecke WM 1966, 458 (465);vgl. auch Brüggemann, 98

Im übrigen liegt der Sinn der Vorlage des Konnossements und der anderen nach den Akkreditivbedingungen anzudienenden Dokumente hier wiederum darin, daß der Bank im Auftrage des überseeischen Käufers eine gewisse Kontrolle über die Vertragsgemäßheit der Erfüllung seitens des Verkäufers ermöglicht werden soll[227]. Dieser Kontrolle kommt beim Akkreditiv, da sie hier, anders als beim ohne Akkreditivstellung abgewickelten Abladegeschäft, nicht von dem sachkundigen Vertragspartner des Verkäufers selbst ausgeübt wird, sondern von einer außerhalb des eigentlichen Vertragsverhältnisses stehenden und in der Regel branchenfremden Bank, eine noch weitaus größere Bedeutung zu, als es bei "einfachen" Abladegeschäften der Fall ist. Dies umso mehr, als sich die Bank unter dem Gesichtspunkt der positiven Forderungsverletzung sehr leicht Regreßansprüchen ihres Auftraggebers aussetzen kann.

Somit spielt der Konnossementsinhalt für das "Funktionieren" des Akkreditivgeschäfts auch insoweit eine entscheidende Rolle.

D Haftung für unrichtige Konnossementsausstellung

Bei allen bisher erörterten Rechtsbeziehungen zwischen den, sei es direkt oder indirekt, am Seefrachtgeschäft beteiligten Personengruppen ergab sich die besondere Bedeutung des Konnossementsinhalts, meist ausgehend von der gesetzlichen Vermutung des § 656 Abs. II, Satz 1, überwiegend auf dem Gebiet des B e w e i srechts. Ein weiterer Schwerpunkt liegt, insbesondere für das Verhältnis des Verfrachters zum Empfänger, in seiner Bedeutung für die konnossementsmäßige Auslieferungsverpflichtung des Verfrachters, dessen Grundlage der Konnossementsinhalt

- - -

227) vgl. für das einfache Abladegeschäft oben Seite 62ff

darstellt. Auf die künftige Verstärkung des Skripturgedankens durch die Visby-Rules wurde in diesem Zusammenhang ausdrücklich hingewiesen.

Hiermit erschöpft sich die Bedeutung des Konnossements für den Seefrachtverkehr jedoch nicht. Die Ladungsinteressenten werden nicht nur beweisrechtlich und, was den Empfänger anbelangt, durch die teilweise erreichte "Fixierung" des rein konnossementsmäßigen Auslieferungsanspruchs des Empfängers auf den Urkundeninhalt geschützt, sondern darüber hinaus auch ganz allgemein durch die Haftung des Verfrachters aus der schuldhaften Unrichtigkeit des Empfangsbekenntnisses im Konnossement, die sich nicht aus dem Seefrachtrecht selbst, sondern aus allgemein bürgerlich-rechtlichen Grundsätzen ergibt.

Indem diese Haftung an den Konnossementsinhalt anknüpft, gewinnt dieser für sie eine erhebliche Bedeutung. Die Darstellung der Bedeutung des Konnossementsinhalts für den Seefrachtverkehr wäre somit nicht vollständig, wenn man nicht auch auf die haftungsrechtliche "Sanktion" einginge, die sich an die schuldhafte Ausstellung von Konnossementen mit unrichtigem Inhalt knüpft.

1) Haftungsgrundlage

Eine schuldnerische Haftung ergibt sich nach dem deutschen Schadensersatzrecht grundsätzlich - von einzelnen, vom Gesetz ausdrücklich eingeführten Ausnahmen abgesehen[228] - entweder aus dem Haftungsprinzip der Gefährdungs- oder G a r a n t i e haftung einerseits o d e r aus dem V e r s c h u l d e n sprinzip andererseits[229].

- - -

228) vgl. die bei Deloukas, 9 genannten Beispiele
229) Deloukas a.a.O.

Die G a r a n t i ehaftung des Verfrachters für die Richtigkeit der Konnossementsangaben, wie sie durch die skripturrechtliche Haftung erreicht wurde[230], besteht seit 1937 nicht mehr und wird auch de lege ferenda nur teilweise wieder eingeführt. Für die Haftung des Verfrachters für unrichtige Konnossementsausstellung muß also auf das V e r s c h u l d e n sprinzip zurückgegriffen werden, das unter der Geltung der Skripturhaftung durch diese weitestgehend verdeckt worden ist[231] und das demgemäß de lege ferenda zum Teil wieder an Bedeutung verlieren wird. Heute jedoch stellt das Verschuldensprinzip noch die alleinige Haftungsgrundlage für die Haftung wegen unrichtiger Konnossementsausstellung dar.

Diese Haftung kann sich entweder aus dem Recht der unerlaubten Handlung oder aufgrund Vertrages ergeben.

Zu d e l i k t i s c h e n Schadensersatzansprüchen gegen den Verfrachter wegen unrichtiger Konnossementsausstellung kommt es jedoch verhältnismäßig selten. Dies beruht darauf, daß der Katalog der in § 823 Abs. I BGB geschützten Rechtsgüter sich - anders als z.B. das französische Recht[232] - nicht auch auf Vermögensschäden schlechthin erstreckt, auf die es hier regelmäßig ankommt, sondern nur auf absolute Rechte. § 826 BGB schließlich setzt vorsätzliches Handeln voraus, so daß der häufige Fall der fahrlässigen Falschausstellung von Konnossementen auch insoweit nicht erfaßt wird. Somit werden deliktische Schadensersatzansprüche wegen falscher Konnossementsausstellung regelmäßig nur bei Schutzgesetzverstößen gem. § 823 Abs. II BGB, z.B. bei betrügerischem Zusammenwirken von Verfrachter und

- - -

230) vgl. oben Seite 10 ff
231) BGH vom 27.10.60, BGHZ 33, 364 (367)
232) vgl. Art. 1382 Code Civil

Ablader, wie dies mitunter beim Verfahren "reine Konnossemente gegen Revers"[233] geschieht[234], in Betracht kommen.

Bereits hieraus wird deutlich, daß die deliktische Haftung des Verfrachters nicht ausreicht, um alle durch die schuldhafte Falschausstellung von Konnossementen entstehenden Schadenssituationen abzudecken und daß sie demnach den Interessen der durch die Falschangaben Geschädigten nicht genügt[235].

Weitaus bedeutender für Schadensersatzansprüche wegen falscher Konnossementsausstellung ist daher die Haftung des Verfrachters aufgrund V e r t r a g e s bzw. vertragsähnlicher Beziehungen.

Hierbei kommen als eigentliche Haftungsgrundlage die Rechtsinstitute der positiven Forderungsverletzung[236] und der culpa in contrahendo[237] in Betracht.

Beide Haftungsgrundlagen unterscheiden sich hinsichtlich des Haftungsumfanges hauptsächlich darin, daß der Gläubiger eines auf pFV gestützten Schadensersatzanspruch das volle positive, der Gläubiger eines Anspruchs aus c.i.c. in der Regel jedoch nur das negative Interesse ersetzt verlangen kann.

Insoweit ist die Frage, auf welcher der beiden Haftungsgrundlagen etwaige Schadensersatzansprüche wegen unrichtiger Konnossementsangaben beruhen, von nicht unerheblichem praktischem Interesse.

- - -

233) vgl. hierzu unten Seite 104

234) vgl. die von Prüssmann § 656, Anm.F, 3b angeführte Rechtsprechung

235) vgl. auch Deloukas, 10

236) im folgenden abgekürzt pFV

237) im folgenden abgekürzt c.i.c.

Dies vor allem auch deswegen, weil Rechtsprechung und herrschende Meinung die Frage, ob die Ladungsinteressenten Schadensersatz aufgrund pFV oder nach den Grundsätzen der c.i.c. verlangen können, durchaus nicht einheitlich beantworten, sondern, worauf sogleich einzugehen sein wird, einem Teil von ihnen Schadensersatz aufgrund pFV gewähren, während ein anderer Teil nur nach den Grundsätzen der c.i.c. entschädigt werden soll.

Als Gläubiger von gegen den Verfrachter gerichteten vertraglichen Ansprüchen auf Schadensersatz wegen unrichtiger Konnossementsausstellung kommen alle diejenigen Personen in Betracht, die zu ihm in vertraglichen oder vertragsähnlichen Beziehungen stehen, also Befrachter, Ablader und Empfänger.

Die Beziehungen dieser drei Gruppen von Ladungsinteressenten zum Verfrachter sind durchaus verschieden, so daß die Frage, nach welchen Grundsätzen dieser ihnen haftet, wenn ihnen durch die Falschausstellung des Konnossements ein Schaden entsteht, nicht bereits von vornherein einheitlich beantwortet werden kann. Vielmehr ist die Haftungsgrundlage insoweit für jede der drei Rechtsbeziehungen gesondert zu überprüfen.

a) Schadensersatzansprüche des Befrachters

Gemäß § 642 ist der Verfrachter verpflichtet, dem Ablader auf dessen Verlangen nach der Übernahme bzw. Abladung der Güter ein Konnossement auszustellen. Obwohl das Gesetz hier die Konnossementsausstellung anscheinend allein an die Tatsache der Abladung bzw. Übernahme der Güter knüpft, handelt es sich hier dennoch dem Grunde nach um eine Verpflichtung aufgrund des Frachtvertrages, die allerdings gem.§ 642 an die Bedingung der tatsächlich erfolgten

Übernahme oder Abladung der Güter anknüpft. Daß der Verfrachter regelmäßig schon aufgrund des F r a c h t v e r t r a g e s mit dem Befrachter zur Konnossementsausstellung an den Ablader verpflichtet ist - bei Fehlen des Frachtvertrages ergibt sich diese Verpflichtung erst aufgrund des Konnossementsvertrages zwischen Verfrachter und Ablader -, wird in dieser Deutlichkeit zwar nur gelegentlich ausgesprochen[238]. Jedoch scheint auch die herrschende Meinung inzidenter hiervon auszugehen, nach der der Verfrachter dem Befrachter bei schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung auf Schadensersatz wegen pFV des Frachtvertrages (!) haften soll[239].

Wenn man aber diese Haftung des Verfrachters gegenüber dem Befrachter an die Schlechterfüllung des Frachtvertrages anknüpft, muß man folgerichtig auch davon ausgehen, daß die Konnossementsausstellung selbst bereits eine aufgrund des Frachtvertrages bestehende Schuldnerpflicht darstellt.

Demnach ist die Konnossementsausstellung selbst bereits eine Erfüllungshandlung des Verfrachters aufgrund des Frachtvertrages, wobei unerheblich ist, daß das Konnossement gem. § 642 nicht dem Befrachter selbst als Frachtvertragspartner des Verfrachters, sondern dem (dritten) Ablader erteilt wird.

Dieses Konnossement muß, wie sich aus der aus § 642 Abs. II Nr. 2 folgenden Prüfungspflicht des Verfrachters ergibt[240], inhaltlich den Tatsachen entsprechen, d.h. "richtig" sein.

- - -

238) so z.B. Mittelbach, 17

239) Schaps-Abraham § 656, Anm. 12; Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 8 (319); a.A. (c.i.c.) anscheinend Lotter, 153, allerdings ohne Begründung

240) Mittelbach, 17f

Erfüllt der Verfrachter diese schuldnerische Leistungspflicht schuldhaft "schlecht", z.B. indem er schuldhaft unrichtige Angaben in das Konnossement aufnimmt, so haftet er seinem Vertragspartner, also dem Befrachter, ganz allgemein auf Schadensersatz wegen pFV des Frachtvertrages, wie dies auch der bereits erwähnten herrschenden Meinung entspricht.

b) Schadensersatzansprüche des Abladers

Auch bei der Ermittlung der Anspruchsgrundlage für den Ersatz desjenigen Schadens, der durch die unrichtige Konnossementsausstellung dem A b l a d e r entstanden ist, ist an sich von dem zwischen Verfrachter und Befrachter geschlossenen Frachtvertrag auszugehen.

Dieser Vertrag hat aber, wie bereits erwähnt, die Besonderheit, daß gem. § 642 nicht der Befrachter selbst, sondern ausschließlich der Ablader die Ausstellung des Konnossements verlangen kann. Wegen dieses vom eigentlichen Frachtvertrag "abgespaltenen" selbständigen und ausschließlichen Forderungsrechts des Abladers, das allerdings gem. § 642 an die Bedingung der tatsächlich erfolgten Übernahme bzw. Abladung der Güter geknüpft ist, ist der Frachtvertrag im Fall der Drittabladung rechtlich als echter Vertrag zugunsten Dritter i.S. der §§ 328 ff BGB anzusehen.

In der Literatur ist, soweit ersichtlich, zu dieser Frage noch nicht Stellung genommen worden. Die vereinzelt[241)] anzutreffende Feststellung, der Frachtvertrag sei hinsichtlich der Konnossementsausstellung k e i n Vertrag zugunsten Dritter, beruht

- - -

241) Lange, 35f;Leo, HansRZ 1927, 241(248);sinngem. auch Mittelbach, 18

darauf, daß man hier jeweils bereits von der Person des Abladers als Berechtigtem ausgegangen ist, um dann festzustellen, daß a n d e r e Personen, wie z.B. der Empfänger, keinen unmittelbaren Anspruch auf Ausstellung des Konnossements besitzen[242]. Dies ist jedoch eine ganz andere Frage, die im Rahmen der Untersuchung von Schadensersatzansprüchen des Empfängers gegen den Verfrachter zu überprüfen sein wird.

Aus der Feststellung, daß der Frachtvertrag rechtlich ein Vertrag zugunsten Dritter, nämlich zugunsten des Abladers ist, ergeben sich folgende Konsequenzen: Zwischen dem Verfrachter und dem Ablader als Inhaber des "abgespaltenen" Forderungsrechts besteht zwar kein echtes Vertragsverhältnis, wohl aber, wie dies bei Verträgen zugunsten Dritter ganz allgemein gilt[243], eine vertragsähnliche Beziehung. Daher stehen dem Dritten bei Leistungsstörungen gegenüber dem Schuldner zwar nicht die Ansprüche aus §§ 325 ff BGB zu, die einen gegenseitigen Vertrag voraussetzen, wohl aber diejenigen aus §§ 280, 286 ff BGB[244]. Wenn die Leistungsstörung weder auf zu vertretender nachträglicher Unmöglichkeit (§ 275 BGB) noch auf Verzug (§ 284 BGB), sondern auf schuldhafter Schlechterfüllung beruht, haftet der Schuldner dem Dritten nach den Grundsätzen der pFV, die dann allerdings bei nicht gegenseitigen Verträgen nur auf die analoge Anwendung der §§ 280, 286 ff BGB und nicht zugleich von §§ 325 f BGB zu stützen sind.

Ein solcher Fall der Schlechterfüllung liegt vor, wenn der Verfrachter dem Ablader schuldhaft ein unrichtiges Konnossement ausstellt.

- - -

242) so ganz deutlich Leo a.a.O., Lange a.a.O.

243) vgl. Soergel-Siebert (Reimer Schmidt),Anm.11 vor § 328

244) vgl. Soergel-Siebert (Reimer Schmidt) § 328, Anm. 4

Somit kann auch der Ablader vom Verfrachter Schadensersatz wegen pFV für diejenigen Schäden verlangen, die ihm durch die schuldhafte Falschausstellung von Konnossementen entstanden sind.

c) Schadensersatzansprüche des Empfängers

Der Empfänger der Güter kann den ihm durch die Falschausstellung des Konnossements entstandenen Schaden vom Verfrachter dagegen nach absolut herrschender Meinung[245] n u r nach den Grundsätzen der c.i.c. verlangen.

Dieses Ergebnis folgt daraus, daß man hier, anders als bei Schadensersatzansprüchen des Befrachters und des Abladers, nicht an den Frachtvertrag selbst, sondern an den zwischen Ablader und Verfrachter anläßlich der Konnossementsbegebung geschlossenen Konnossementsvertrag anknüpft. Zu diesem Ausgangspunkt, von dem aus die Anwendung der Grundsätze der c.i.c. für Schadensersatzansprüche des Empfängers wegen unrichtiger Konnossementsausstellung erst verständlich erscheint, gelangt die herrschende Meinung auf folgendem Wege:

Nach ihr erlangt der Empfänger den auf Auslieferung der Güter an ihn gerichteten Konnossementsanspruch gegen den Verfrachter im Regelfall erst aufgrund des in der Konnossementsausstellung und -begebung liegenden Vertrages zwischen Verfrachter und Ablader[246].

- - -

245) Schaps-Abraham § 656, Anm.12; Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr.15; Prüssmann § 656, Anm.G, 1; Mittelbach, 19f; Lotter, 153f; Deloukas, 13; Liesecke, Hansa 1961, 345; Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 8(319); BGH v.27.10.60, BGHB 33,364 (367); inzidenter auch BGH v.2.2.61, BGHZ 34, 216 (218)

246) vgl. z.B. Schaps-Abraham, Vorbem. 14 vor § 642; Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 6 (316)

Da das Konnossement, wie bereits früher[247] ausgeführt, einen doppelten Inhalt hat, nämlich neben dem Empfangsbekenntnis des Verfrachters auch seine Auslieferungspflicht an den legitimierten Empfänger enthält, ist dieser zwischen Verfrachter und Ablader geschlossene Konnossementsvertrag rechtlich ein echter Vertrag zugunsten Dritter, und zwar zugunsten des jeweiligen Empfängers[248].

Somit besteht zwischen diesem und dem Verfrachter zwar kein echtes Vertrags-, aber doch ein vertragsähnliches Verhältnis[249]. Da der Empfänger auf diese Weise am Konnossementsvertrag "beteiligt" ist, ist der Verfrachter auch ihm gegenüber zur richtigen Ausstellung des Konnossements verpflichtet, denn grundsätzlich hat jeder Vertragspartner die Pflicht, alle an dem Vertrag rechtlich beteiligten Personen vor unrichtigen Angaben im Vertrag, von denen er annehmen muß, daß sie falsche Vorstellungen hervorzurufen und eventuell Schäden herbeizuführen geeignet sind, zu schützen[250].

Wenn der Verfrachter diese Sorgfaltspflicht schuldhaft verletzt, so betrifft dies bereits den unmittelbaren Vertragsschluß selbst, so daß bei dieser Konstruktion der herrschenden Meinung Schadensersatzansprüche des Verfrachters folgerichtig unter dem Gesichtspunkt nicht der pFV, sondern unter dem der c.i.c. als begründet erscheinen müssen.

Hiergegen erheben sich jedoch sowohl vom Ergebnis wie auch vom rechtlichen Ausgangspunkt her Bedenken.

- - -

247) vgl. oben Seite 4

248) so schon Pappenheim, III, 304;vgl. ferner:Schaps-Abraham a.a.O;Wüstendörfer, SHR, § 21, VI 1(263); Prüssmann § 656, Anm.G, 1;Deloukas, 12;BGH v.27. 10.60, BGHZ 33, 364 (367)

249) vgl. sinngem. oben Seite 77

250) Mittelbach, 19;Deloukas, 13;Lange, 42, 46

Einmal vermag das Ergebnis, zu dem die herrschende Meinung kommt, nicht recht zu befriedigen. Gerade der Empfänger, der, anders als der Befrachter oder Ablader, nicht unmittelbar mit dem Verfrachter kontrahiert und der sich somit in viel stärkerem Maße als die beiden anderen Ladungsinteressenten auf das geschriebene Wort verlassen muß und auf die Konnossementsangaben allein angewiesen ist, soll sich hiernach in der Regel mit dem Ersatz seines durch die Falschausstellung verursachten Vertrauensschadens begnügen, während die beiden anderen Ladungsinteressenten in diesem Fall jeweils das volle Erfüllungsinteresse ersetzt bekommen[251].

Schwerer wiegen jedoch die Bedenken gegen den rechtlichen Ausgangspunkt der von der herrschenden Meinung vertretenen Argumentation:

Bereits bei der Untersuchung der dem Befrachter und dem Ablader zustehenden Schadensersatzansprüche wegen unrichtiger Konnossementsausstellung wurde klargestellt, daß sich die Verpflichtung des Verfrachters, dem Ablader nach der Abladung ein Konnossement auszustellen, rechtlich aus dem Frachtvertrag ergibt. Ist somit die Ausstellung des Konnossements rechtlich bereits als Teil der Erfüllungshandlung des Verfrachters in Bezug auf seine frachtvertraglichen Schuldnerpflichten anzusehen, so erscheint es als recht zweifelhaft, bei der "Schlechterfüllung" dieser Pflicht allein auf den Konnossementsbegebungsvertrag zwischen Verfrachter und Ablader abzustellen und den Frachtvertrag hier völlig außer Betracht zu lassen. Hier ist vielmehr der Einwand von Sieg[252] nicht von der Hand zu weisen, daß dasjenige, was seitens des Verfrachters n a c h Abschluß des Frachtvertrages

- - -

251) Sieg MDR 1961, 299; vgl. auch Lotter, 154
252) a.a.O.

zu dessen Erfüllung geschieht, auch gegenüber dem dritten Empfänger als Erfüllungshandlung anzusehen ist. So spricht z.B. auch Wüstendörfer[253], obwohl er der herrschenden Meinung folgt, von der Konnossementsausstellung als einem "kaufmännischen Erfüllungsakt des Frachtvertrages".

Das Ergebnis der Auffassung, nach der die Konnossementsausstellung Erfüllungshandlung aufgrund des Frachtvertrages ist, liegt darin, daß der Verfrachter bei schuldhaft falscher Konnossementsausstellung auch dem Empfänger nach den Grundsätzen der pFV auf das volle positive Interesse haften würde.

Bei genauerer Prüfung ergibt sich die Richtigkeit dieser Auffassung:

Die herrschende Meinung geht nur "im Regelfall" davon aus, daß die Auslieferungsverpflichtung des Verfrachters sich allein aus dem Konnossementsvertrag ergibt. Dies soll vielmehr nur dann gelten, wenn ein Konnossement auch tatsächlich ausgestellt worden ist[254]. Ist dies nicht der Fall, so soll sich der Auslieferungsanspruch hiernach bereits aus dem Frachtvertrag selbst ergeben[254], der dann insoweit als echter Vertrag zugunsten Dritter, d.h. zugunsten des Empfängers, angesehen wird[254].

Es ist jedoch nicht einzusehen, warum der Frachtvertrag nur in diesem Sonderfall ein den Empfänger begünstigender Vertrag zugunsten Dritter sein soll. Einmal wird der Frachtvertrag nach dem allgemeinen Frachtvertragsrecht des Handelsgesetzbuchs (§§ 425 ff) ganz allgemein ohnehin als echter, dem Empfänger ein selbständiges Recht auf Auslieferung gewährender

- - -

253) SHR, § 23, III, 8 d (321)

254) Wüstendörfer, SHR, § 19, II, 3 (226); Prüssmann, Vorbem. II, D, 1 vor § 556; Schaps-Abraham, Vorbem 14 vor § 556; Schlegelberger-Liesecke, Einführg. vor § 556, Rdnr. 25

Vertrag zugunsten Dritter i.S. der §§ 328 ff BGB angesehen[255]. Von dem Prinzip der möglichst einheitlichen rechtlichen Behandlung aller Frachtverträge sollte aber nicht ohne zwingenden Grund abgewichen werden.

Zum anderen hat die Ausstellung eines Konnossements mit dem eigentlichen Abschluß des Frachtvertrages selbst nichts zu tun, sondern folgt diesem zeitlich nach. Nach der herrschenden Meinung entscheidet sich also erst zu einem nach dem Vertragsschluß liegenden Zeitpunkt, ob der Empfänger bereits aufgrund des Frachtvertrages ein selbständiges Forderungsrecht erworben hatte oder nicht. Anders könnte man sich nur helfen, indem man den Auslieferungsanspruch des Empfängers in j e d e m Fall bereits mit Abschluß des Frachtvertrages entstehen läßt, ihn aber unter die auflösende Bedingung stellt, daß später kein Konnossement ausgestellt wird. In diesem Fall müßte der Auslieferungsanspruch mit der Konnossementsausstellung für "eine juristische Sekunde" erlöschen, um dann sogleich aufgrund des Konnossementsvertrages mit regelmäßig gleichem Inhalt neu zu entstehen. Ein Ergebnis, das kaum als vertretbar erscheint.

Auch die Vorschrift des § 656 Abs. I, die für das Verhältnis zwischen Verfrachter und Empfänger das Konnossement für maßgeblich erklärt, erfordert nicht eine von derjenigen anderer Frachtverträge verschiedene Behandlung von Seefrachtverträgen. § 656 Abs. I läßt sich vielmehr auch in dem Sinne verstehen, daß die Angaben im Konnossement das als solches bereits aufgrund des Frachtvertrages bestehende Recht des Empfängers auf Auslieferung inhaltlich erst ausfüllen. Neben dem relativ unsicheren, da unbeschränkt Einwendungen ausgesetzten Auslieferungsanspruch aufgrund

- - -

255) Schlegelberger-Geßler § 434, Anm.1;RGRK-HGB (Ratz) § 425, Anm.15;Düringer-Hachenburg (Bing) § 434, Anm. 8

des Frachtvertrages wird dem Empfänger nunmehr aufgrund des in gewissem Umfang wertpapierrechtlich geschützten Konnossements, gewissermaßen als "zweiter Faden", ein weiterer, sichererer Anspruch an die Hand gegeben.

Auf diese Weise wird, rein wirtschaftlich betrachtet, das Auslieferungsrecht des Empfängers, das v o r der Konnossementsausstellung insbesondere bei der Stückgutfracht mangels genauerer, meist dem Konnossement vorbehalten bleibender Angaben im Frachtvertrag oft inhaltlich weitgehend unbestimmt ist und das man so als ausfüllungsbedürftiges "Rahmenrecht" auffassen kann, durch die spätere Konnossementsausstellung inhaltlich präzisiert. Juristisch muß man sich hierbei jedoch im klaren sein, daß es sich rechtlich um zwei verschiedene Ansprüche handelt, wenn auch der frachtvertragliche von dem konnossementsmäßigen Anspruch weitestgehend verdeckt und überlagert wird.

Daher vermag auch das Argument, daß die Verpflichtung aus dem Konnossement nicht das Bestehen eines Frachtvertrages voraussetzt[256], diese Interpretation nicht zu Fall zu bringen: Der herrschenden Meinung ist durchaus darin zuzustimmen, daß aufgrund des Konnossementsvertrages ein Auslieferungsanspruch des Empfängers entsteht, so daß dieser auch dann die Auslieferung der Güter verlangen kann, wenn ein Frachtvertrag nicht oder nicht rechtswirksam abgeschlossen worden ist. Wurde jedoch ein wirksamer Frachtvertrag abgeschlossen, so muß man sich darüber im klaren sein, daß der aufgrund des Konnossementsvertrages entstehende "neue" Auslieferungsanspruch sich mit dem bereits aufgrund des Frachtvertrages bestehenden Anspruch inhaltlich weitestgehend deckt.

- - -

256) vgl. z.B. Prüssmann § 656, Anm.B, 1; Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 2

Liefert der Verfrachter die Güter an den durch das Konnossement legitimierten Empfänger aus, so erfüllt er somit nicht nur die ihm aufgrund des Konnossementsvertrages, sondern z u g l e i c h auch die ihm aufgrund des Frachtvertrages obliegende Verpflichtung zur Leistung an den Dritten.

Dieses "Fortwirken" des Frachtvertrages ist mit dem Wesen der konnossementsmäßigen Verpflichtung nicht nur vereinbar. Vielmehr gibt gerade dieses frachtvertragliche Element dem Konnossementsanspruch erst sein charakteristisches Gepräge, das mit dem Begriff der "Halbkausalität" umschrieben wird[257]. So führte gerade die in anderem Zusammenhang vorgenommene Untersuchung des Wesens der Konnossementsverpflichtung zu dem - insoweit völlig mit der herrschenden Meinung übereinstimmenden - Ergebnis, daß diese Pflicht trotz ihrer gewissen rechtlichen Selbständigkeit letztlich doch a u c h eine frachtvertragliche Verpflichtung bleibt[257].

Diese selbständige Bedeutung des Frachtvertrages, die sie nach der hier vertretenen Auffassung auch nach einer Konnossementsausstellung behält, hat man früher viel klarer und konsequenter hervorgehoben. So führte z.B. das Reichsgericht in einer Entscheidung vom 13. 2. 1904[258] aus:

> "Allerdings wird durch die Ausstellung eines Konnossements nicht, wie durch die Ausstellung eines Wechsels, ein abstraktes Schuldverhältnis geschaffen; vielmehr bleibt der Frachtvertrag die rechtliche Grundlage der Verpflichtung des Verfrachters. Aber durch das Konnossement wird der Inhalt dieser Verpflichtung in selbständiger und für die Rechte des Empfängers maßgeblicher Weise begrenzt."

- - -

257) siehe oben Seite 32

258) RGZ 57, 62 (63 f)

Da sich die Verpflichtung des Verfrachters, dem Ablader ein Konnossement auszustellen, somit auch bereits aus dem Frachtvertrag ergibt, stellen die Ausstellung und Begebung des Konnossements regelmäßig, d.h. bei Zugrundelegen eines wirksamen Frachtvertrages, nicht nur den Abschluß des Konnossementsvertrages dar, sondern zugleich auch eine auf den Frachtvertrag bezogene Erfüllungshandlung.

Somit haftet der Verfrachter entgegen der herrschenden Meinung auch dem Empfänger nach den Grundsätzen der pFV, wenn er diese Erfüllungshandlung schuldhaft "schlecht" erbringt. Eine solche Schlechterfüllung liegt auch gegenüber dem Empfänger vor, wenn der Verfrachter dem Ablader schuldhaft ein falsches Konnossement ausstellt. Denn daraus, daß der Frachtvertrag nach dem vorigen i m m e r ein Vertrag zugunsten des jeweiligen Empfängers der Güter ist, ergibt sich, daß Verfrachter und Empfänger bereits aufgrund dieses Vertrages in einem vertragsähnlichen Verhältnis stehen[259]. Wenn der Empfänger aber somit bereits rechtlich am Frachtvertrag "beteiligt" ist, besteht auch insoweit wieder die Verpflichtung des Verfrachters[259], alle auf dem Vertrag beruhenden Leistungspflichten so zu erfüllen, daß keiner der Beteiligten durch schuldhaft falsche Angaben Schäden erleiden kann. Also ist der Verfrachter auch dem Empfänger gegenüber verpflichtet, dem Ablader ein richtiges Konnossement zu erteilen.

Demnach bleibt als Ergebnis festzuhalten, daß der Verfrachter bei schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung a l l e n Ladungsbeteiligten auf Schadensersatz wegen pFV haftet.

- - -

259) vgl. entsprechend oben Seite 79

2) Umfang der Haftung

Der Kreis derjenigen Angaben, für deren schuldhafte Unrichtigkeit der Verfrachter den Ladungsbeteiligten nach den dargelegten Grundsätzen haftet, umfaßt s ä m t l i c h e Einzelheiten im Konnossement, die für den konnossementsmäßigen Anspruch erheblich sind.[260]

Hier kommen Angaben jeder Art in Betracht. Gehaftet wird also nicht nur wegen tatsächlich nicht übernommener, im Konnossement aber angegebener Güter, sondern auch bei sonstigen Falschangaben über ihre Menge, Art oder Beschaffenheit. Die Haftung beschränkt sich aber nicht nur auf die die Ladung beschreibenden Angaben, sondern erstreckt sich, um einige weitere Beispiele zu nennen[261], auch auf die insbesondere für Abladegeschäfte sehr wichtige Datierung des Konnossements, auf die Angabe des Schiffes, seiner Klasse, des Abladeplatzes, der Zahl der ausgestellten Konnossemente sowie auf die Angabe, ob es sich um ein Bord- oder nur um ein Übernahmekonnossement handelt.

Die Höhe der Ersatzpflicht richtet sich nach § 249 BGB. Da als Haftungsgrundlage nach der hier vertretenen Auffassung nur die pFV in Betracht kommt, ist jeweils das volle positive Interesse zu ersetzen.

Die Beschränkung der Haftung auf den gemeinen Handelswert der Güter gem. §§ 658 f kommt für die Haftung wegen unrichtiger Konnossementsausstellung n i c h t zum Zuge, da §§ 658 f nur die Ersatzleistung des Verfrachters für Verlust oder Beschädigung

- - -

260) Prüssmann § 656, Anm. G, 1

261) vgl. auch Schaps-Abraham § 656, Anm.12; Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 8 (320)

der G ü t e r gem. §§ 606 f betreffen[262]. Fraglich ist aber, ob hier die Höchstbetragsbegrenzung der Haftung gem. § 660 gilt:

Der Wortlaut dieser Vorschrift, nach der die Haftungsbegrenzung "in jedem Falle" gelten soll, scheint darauf hinzudeuten, daß der Verfrachter auch im Falle seiner bürgerlich-rechtlichen Haftung wegen unrichtiger Konnossementsausstellung nur beschränkt haftet.[263] Auch die hier vertretene Auffassung, nach der auch dieser Haftung regelmäßig ein frachtvertragliches Element innewohnt, könnte die Anwendung der seefrachtrechtlichen Haftungsbegrenzung nahelegen.

Andererseits ist jedoch folgendes zu berücksichtigen: Die Regelung des § 660 beruht auf den Haager Regeln[264]. Sie entspricht dort dem Art. 4 § 5. Die dortige Regelung betrifft aber nach ihrem eindeutigen Wortlaut[265] nur diejenigen Fälle, in denen der Verfrachter "für Verlust oder Beschädigung der Güter bzw. für Schäden in Bezug auf die Güter"[266] Ersatz zu leisten hat. Die Haftung wegen unrichtiger Konnossementsausstellung betrifft jedoch gerade nicht die Güter selbst.

Es besteht aber kein Anlaß anzunehmen, daß der deutsche Gesetzgeber in diesem Punkt über die Haager Regeln hinausgegangen ist[267], zumal auch die amtliche Begründung zum Seefrachtgesetz 1937 insoweit schweigt.[267]

- - -

262) Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 17; Schaps-Abraham § 656, Anm. 15; Prüssmann § 656, Anm. G, 5; Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 8b(321)

263) so auch die von Schaps-Abraham a.a.O. und Gramm § 658, Anm. II, 2a(172) vertretene Auffassung

264) vgl. Schaps-Abraham § 660, Anm. 1; Schlegelberger-Liesecke § 660, Rdnr. 1

265) ...cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, ...

266) so die offizielle deutsche Übersetzung

267) vgl. Deloukas, 31

Im Gegenteil, es ist Deloukas a.a.O. darin zu folgen, daß die Regelung des § 660 so eng wie möglich ausgelegt werden muß, da sie die Rechte der Ladungsinteressenten erheblich beschränkt.

Somit ist hier der im Schrifttum[268] überwiegend vertretenen Auffassung zu folgen, nach der die Haftungsbegrenzung des § 660 für die Haftung des Verfrachters wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung n i c h t gilt.

Dennoch haftet der Verfrachter nicht in jedem Fall unbeschränkt. Ist er nämlich mit dem Reeder bzw. Ausrüster (§ 510 Abs. I) identisch und ist das Konnossement vom Kapitän selbst bzw. in dessen Auftrag gezeichnet worden, so haftet der Reeder-Verfrachter gem. § 486 Nr. 1 aufgrund der beschränkt-dinglichen Reederhaftung, die für a l l e Haftungsfälle gilt, nur mit Schiff und Fracht[269].

Ist der Verfrachter jedoch n i c h t mit dem Reeder identisch, so haftet er nach (noch) herrschender Meinung unbeschränkt persönlich. Nach der im Vordringen begriffenen Gegenmeinung[270] soll er allerdings nur rechnerisch beschränkt bis zur Höhe des Wertes von Schiff und Fracht haften. Eine solche Regelung, die die unterschiedliche und sachlich nicht gerechtfertigte Schlechterstellung des Nichtreeders beseitigt, ist zwar de lege ferenda zu begrüßen. Ihr trägt auch

- - -

268) Prüssmann § 656, Anm.G,5;Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 17;Wüstendörfer, SHR, § 23,III,8b (321);Deloukas, 31

269) Schaps-Abraham § 656,Anm.15;Prüssmann § 656,Anm. G 5; § 605, Anm.C, 1c;Wüstendörfer, Studien,135; SHR a.a.O.;Gramm § 606, Anm.II, 2(108)Lorenz-Meyer, 120f

270) Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 17;Wüstendörfer, SHR, § 17, IV, B, 2 (206); § 21, VI, 7 (288);LG Bremen vom 13.6.57, Hansa 1958, 2329

der Regierungsentwurf für ein neues Seerechtsänderungsgesetz vom 18.Dezember 1970[271] in vollem Umfang Rechnung, indem er § 487 dahingehend neu faßt, daß in jedem Fall auch der Charterer in den Genuß der beschränkt-dinglichen Haftung kommt[272]. In dem bislang noch gültigen Recht findet diese Auffassung jedoch noch keine Stütze[273].

In der Praxis bedient man sich daher seit langem weitgehend der sog. Identity-of-Carrier-Klausel (Demise-Klausel), nach der in denjenigen Fällen, in denen der Verfrachter weder Reeder noch Ausrüster des Schiffes ist, dessen Reeder als Verfrachter anzusehen sein soll, um auch hier eine dinglich-beschränkte Haftung zu erreichen.

Hierzu ist jedoch erforderlich, daß der Nichtreeder vom Reeder zur Aufnahme der Klausel tatsächlich bevollmächtigt gewesen sein muß, da andernfalls ein ohne Bevollmächtigung abgeschlossener, also insoweit unwirksamer Vertrag zu Lasten Dritter vorliegen würde[274]. Ferner ist für die Rechtswirksamkeit der Klausel, ohne daß im Rahmen dieser Untersuchung näher auf die mit der Identity-of-Carrier-Klausel zusammenhängenden Probleme eingegangen werden soll, erforderlich, daß sich die Stellvertretung aus dem Konnossement deutlich ergibt, da es andernfalls an der gem. § 164 Abs. I BGB gebotenen Bestimmtheit der Stellvertretung mangelt[275]. Auf diese Weise muß für den Konnosementserwerber ersichtlich werden, an wen er sich zu halten hat.

- - -

271) Bundesratsdrucksache Nr. 19/1971 v.8.1.1971

272) Art.1 Nr. 4 des Entwurfs;vgl.auch die Begründung hierzu a.a.O., Seite 17

274) Prüssmann § 642,Anm.B, 3b;HansOLG Hamburg v.11.5.67,Hansa 1968, 11 (13)= VersR 67, 1173

273) Prüssmann § 605, Anm.C, 1c;Lorenz-Meyer, 120; HansOLG Hbg.v.15.2.66, Hansa 1966, 511 (513)

275) HansOLG Hbg.a.a.O.;Prüssmann a.a.O.

3) Beweislast

Wie bei anderen seefrachtrechtlichen Streitigkeiten auch[276], ist für den Ausgang von auf falsche Konnossementsausstellung gestützten Schadensersatzprozessen die Verteilung der Behauptungs- und Beweislast von erheblicher, oft sogar von entscheidender Bedeutung.

Schadensersatzansprüche der Ladung gegen das Schiff wegen falscher Konnossementsausstellung setzen, unabhängig davon, ob man sie mit der hier vertretenen Auffassung n u r auf die Rechtsgrundlage der pFV oder mit der herrschenden Meinung teils auf pFV, teils auf c.i.c. stützt, dreierlei voraus: das Konnossement muß zum Zeitpunkt seiner Ausstellung objektiv unrichtig gewesen sein, diese Unrichtigkeit muß für den geltend gemachten Schaden ursächlich geworden sein, und der Verfrachter oder sein Vertreter muß die Aufnahme der falschen Angaben verschuldet haben.

Nach der allgemeinen Beweislastregel müßten die Schadensersatz verlangenden Ladungsinteressenten sämtliche anspruchsbegründenden Tatsachen behaupten und beweisen. Ein non-liquet sowohl hinsichtlich der Unrichtigkeit des Konnossements, wie auch bezüglich der Kausalität für den Schaden ginge also ebenso zu Lasten der klagenden Ladungsvertreter, wie ein non-liquet hinsichtlich des Verschuldensnachweises mit der Folge, daß die Klage in jedem der drei Fälle abgewiesen werden müßte.

Für die beiden erstgenannten anspruchsbegründenden Tatsachen ist diese Beweislastverteilung nach der allgemeinen Beweislastregel einleuchtend und

- - -

276) vgl. oben Seite 43

demzufolge auch unumstritten[277]. Insoweit gilt für diesen Schadensersatzanspruch nichts Besonderes. Die Ladungsseite trägt also das Beweisrisiko hinsichtlich der Konnossementsunrichtigkeit und der zum geltend gemachten Schaden führenden Kausalität.

Schwieriger ist jedoch die Frage zu beantworten, welche Partei die Beweislast hinsichtlich des Verschuldens zu tragen hat. Zum Teil wird zwar die Ansicht vertreten[278], daß auch auf diese anspruchsbegründende Tatsache allein die allgemeine Beweislastregel anzuwenden sei, so daß auch insoweit die Behauptungs- und Beweislast bei dem klagenden Ladungsinteressenten liegen würde.

Dieses Ergebnis vermag jedoch nicht zu befriedigen, denn dieser wird bereits vom Beweisthema her regelmäßig kaum in der Lage sein, diese in der "Sphäre" des Verfrachters liegende "subjektive" Tatsache beweisen zu können. Daher wird von der absolut herrschenden Meinung[279] angenommen, daß das Verschulden des Verfrachters nicht von der Ladung zu beweisen ist, sondern daß sich vielmehr der Verfrachter entlasten muß. Hiernach geht ein non-liquet hinsichtlich der Verschuldensfrage zu seinen Lasten.

Hierbei stützt man sich teils auf die analoge Anwendung von § 606, Satz 2[280], teils von § 282 BGB[281]

- - -

277) vgl.z.B.Prüssmann § 656,Anm.G, 3;HansOLG Hbg.v. 24.10.63, Hansa 1964, 934;Lotter, 154f

278) so Gramm § 656,Anm.II, 2a(172);entgegen Lotter, 157,Fußn.608, haben Ehlers, HansRGZ 1938,A,249 (265), Mittelstein, HansRGZ 1923,A,763 u.v.Laun, Hansa 1952, 1078 zu dieser speziellen Frage nicht ausdrücklich i.S.von Gramm Stellung genommen.

279) Schaps-Abraham § 656, Anm.13;Schlegelberger-Liesecke § 656,Anm.18;Prüssmann § 656,Anm.G,3;Deloukas, 42;BGH v.2.2.61,BGHZ 34,216(222);HansOLG Hbg. v.24.10.63,Hansa 1964, 934;LG Bremen o.Dat. (Az.1 O 11833/1953),Hansa 1955,612;Wüstendörfer, SHR, § 23,III, 8a(320);Liesecke, LM § 645 HGB,Nr.3

280) Wüstendörfer a.a.O.

281) Schaps-Abraham a.a.O.

und teilweise auch auf die entsprechende Anwendung beider Vorschriften[282]. Eine nur analoge und nicht unmittelbare Anwendung dieser beiden Normen, wobei gleichgültig ist, welcher der drei Auffassungen man den Vorzug gibt, ist deswegen geboten, weil bei der unrichtigen Konnossementsausstellung weder ein echter Fall der Unmöglichkeit vorliegt, den § 282 BGB voraussetzt, noch ein Fall von Ladungsschäden, auf den § 606 allein zugeschnitten ist[283].

Die Frage, welcher der drei Auffassungen zuzustimmen ist, betrifft letztlich einen akademischen Streit ohne praktische Bedeutung. Da b e i d e Normen einem Beweisnotstand abhelfen wollen, erscheint es angebracht, sich in der Frage der Beweislastverteilung auf b e i d e Vorschriften zu stützen. Allerdings liegt hierbei nach der hier vertretenen Auffassung das Schwergewicht auf § 282 BGB, wie sich aus folgender Überlegung ergibt:

Schadensersatzansprüche wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung ergeben sich nach der hier vertretenen Auffassung a l l e i n unter dem Gesichtspunkt der pFV. Für solche Ansprüche werden aber ganz allgemein die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Unmöglichkeit (!) und Verzug angewandt. Wenn man aber hier ohnehin ganz allgemein auf die Vorschriften über die Unmöglichkeit abstellt, so liegt nichts näher, als insoweit auch die zu diesen gehörende Beweislastregel des § 282 BGB analog anzuwenden[284]. Dementsprechend wendet man heute § 282 BGB auch ganz allgemein für Ansprüche aus pFV an[285], während man bei Ansprüchen aus c.i.c. noch mehr auf den einzelnen Vertragstyp abzustellen scheint, obwohl

- - -

282) BGH v. 2.2.61, BGHZ 34, 216 (222); Deloukas,43; Schlegelberger-Liesecke, Prüssmann a.a.O.

283) vgl. Schlegelberger-Liesecke a.a.O.

284) ähnlich sinngemäß auch Lotter, 155

285) vgl. Palandt-Heinrichs § 282, Anm.2; Soergel - Siebert (Reimer-Schmidt),Vorbem.40 vor § 275, jeweils m.w.Nachw.

sich auch hier dieselbe Entwicklung angebahnt hat[286].

Allerdings hat die neuere Rechtsprechung zur pFV die analoge Anwendung von § 282 BGB dahingehend modifiziert, daß das schädigende Ereignis zugleich auch aus dem Gefahren- und Verantwortungsbereich des Schuldners hervorgegangen sein muß[287]; ein Gesichtspunkt, der sich, ausgehend vom Arbeitsrecht, in der neueren Rechtsprechung und Lehre zur Schadenshaftung und Beweislastverteilung ganz allgemein, und nicht nur im Hinblick auf § 282 BGB, immer mehr Bahn bricht. Aber auch dieses Kriterium ist in Bezug auf die Haftung des Verfrachters wegen unrichtiger Konnossementsausstellung gegeben, denn diese erfolgt im alleinigen Organisations- und Verantwortungsbereich des Verfrachters.

Auch aus diesen Ausführungen über die Umkehr der Beweislast hinsichtlich des Verschuldensnachweises hat sich also ein weiterer Vorteil der hier vertretenen Auffassung, nach der für die Haftung des Verfrachters wegen schuldhaft falscher Konnossementsausstellung allein das Institut der pFV heranzuziehen ist, ergeben. Der Umstand, daß man auf diese Anspruchsgrundlage ohnehin die Unmöglichkeitsvorschriften ganz allgemein anwendet, ermöglicht eine zwanglose und dementsprechend "einfache" Begründung für die analoge Anwendung auch des § 282 BGB.

Das so gefundene Ergebnis, nach dem sich der Verfrachter hinsichtlich des Verschuldens bei der unrichtigen Konnossementsausstellung zu e n t l a s t e n hat, entspricht auch der Billigkeit: Während der überseeische Empfänger der Güter, aber auch Befrachter und Ablader, außerhalb der Organisation des Betriebes des Verfrachters stehen und den Schuldnachweis schon aus

- - -

286) vgl. z.B. BGH v. 26.9.61, NJW 1962, 31 (32); Lotter, 156

287) BGH v. 18.12.52, BGHZ 8,239 (241); v.11.2.57, BGHZ 23,288 (290); v.23.10.58, BGHZ 28,251 (254); v. 12.10.67, BGHZ 48,310 (312); Palandt-Heinrichs, Soergel-Siebert (Reimer-Schmidt) a.a.O.

diesem Grunde häufig nicht zu führen in der Lage sein dürften, ist es dem Verfrachter als Betriebsleiter und Arbeitgeber in jedem Falle leichter, Organisation und Tätigkeit seiner Abfertigungsstelle zu überwachen und nachzuprüfen und daraufhin einen Entlastungsbeweis zu erbringen[288].

E Zwischenergebnis

Aus den bisherigen Ausführungen hat sich ergeben, daß dem Inhalt des Konnossements bei Streitigkeiten zwischen den, sei es direkt oder auch indirekt, am Seefrachtgeschäft beteiligten Parteien eine erhebliche, teilweise sogar ausschlaggebende Bedeutung zukommt. In ganz besonderem Maße gilt dies für die Beziehungen zwischen den eigentlichen Ladungsbeteiligten auf der einen und dem Verfrachter auf der anderen Seite, denn hier vermögen die Beweiswirkung des Konnossementsinhalts und die sich aus dieser ergebende Beweislastumkehr den Ausgang von Schadensersatzprozessen - vor allem bei geltend gemachten Ladungsschäden und -verlusten - weitgehend zu beeinflussen.

Aber auch die Haftung des Verfrachters gegenüber den Ladungsbeteiligten wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung bedeutet nichts anderes, als daß sich der Verfrachter an dem von ihm einmal aufgenommenen Konnossementsinhalt festhalten lassen muß, so daß den Angaben im Konnossement auch insoweit eine besonders große Bedeutung zukommt.

Endlich spielt der Inhalt des Konnossements auch für eine Reihe anderer, mit der eigentlichen Seeverfrachtung nur zusammenhängende Rechtsverhältnisse eine nicht unerhebliche Rolle, da auch sie, regelmäßig zu Beweiszwecken, an die Konnossementsangaben anknüpfen.

- - -

288) vgl. Schaps-Abraham § 656, Anm.13 ; Wüstendörfer, SHR, § 23,III,8a (320)

Dies ist, wie eingehend dargelegt wurde, bei der Seeversicherung, dem Überseekauf, in besonders ausgeprägter Form aber beim Akkreditivverhältnis der Fall.

II Vermeidung und Ausschluß der beweis- und haftungsrechtlichen Bedeutung des Konnossementsinhalts

A Vermeidung von Beweiswirkung und Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung durch Nichtaufnahme betreffender Angaben

Wenn sich der Verfrachter aufgrund der gesetzlichen Beweisvermutung, die er nur durch den Beweis des Gegenteils, also durch einen Hauptbeweis[289], widerlegen kann, am Konnossementsinhalt festhalten lassen muß, so bedeutet dies für ihn oft einen rechtlichen Nachteil, denn er setzt sich insoweit Schadensersatzansprüchen aus, wenn er den ihm obliegenden Beweis nicht führen kann. Entsprechendes gilt für seine Haftung wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung, sofern er nicht den ihm obliegenden Entlastungsbeweis zu führen vermag.

Angesichts dieser Gefahren, die sich für den Verfrachter aus der Aufnahme konkreter Angaben - insbesondere von Art, Umfang und Beschaffenheit der Ladung beschreibenden - in das Konnossement ergeben können, liegt für ihn die Versuchung nahe, diese Risiken von vornherein dadurch zu vermeiden, daß er solche "gefährlichen" Angaben gar nicht erst in das Konnossement aufnimmt.

Diese Möglichkeit steht dem Verfrachter aber nur insoweit offen, als er nicht zwingend zur Aufnahme der betreffenden Angaben verpflichtet ist.

- - -

289) vgl. oben Seite 42

1) Umfang der Aufnahmepflicht

a) Allgemeine Aufnahmepflicht

Anders als z.B. im Wechselrecht - vgl. den in Art. 1 WG enthaltenen Grundsatz der förmlichen Wechselstrenge - schreibt das Gesetz den Mindestinhalt für Konnossemente nicht zwingend vor[290]. § 643 , der einzelne Konnossementsangaben aufzählt, ist trotz seines Wortlautes ("enthält") nur eine S o l l vorschrift[291], obwohl er vom Gesetzgeber, anders als z.B. § 445 für den Ladeschein, nicht ausdrücklich als solche bezeichnet worden ist.

Der Verfrachter ist also nicht von Gesetzes wegen zwingend verpflichtet, die in § 643 aufgezählten Angaben in das Konnossement aufzunehmen[291].

Dennoch gibt es, abgesehen von der speziell gegenüber dem Ablader gem. § 645 Abs.I bestehenden Aufnahmepflicht, auf die sogleich ausführlich einzugehen sein wird, in gewissem Umfang eine a l l g e m e i n e Verpflichtung des Verfrachters, bestimmte Mindestangaben in das Konnossement aufzunehmen.

Diese Verpflichtung ergibt sich zwar nach dem vorigen nicht u n m i t t e l b a r aus dem Gesetz, wohl aber aus dem rechtlichen Charakter des Konnossements schlechthin :

Entsprechend der rechtlichen und wirtschaftlichen Funktion des Konnossements in seiner Ausgestaltung durch das Handelsgesetzbuch muß sich aus dem Gesamtinhalt der Urkunde ergeben, daß hier ein Wertpapier vorliegt, das einen Auslieferungsanspruch des legitimierten Inhabers über bestimmte Güter enthält, die

- - -

290) Schaps-Abraham § 643,Anm.1; Prüssmann § 643,Anm. B; Schlegelberger-Liesecke § 643, Rdnr.2

291) Prüssmann § 643, Anm.B; Schaps-Abraham, Schlegelberger- Liesecke a.a.O.

dem Verfrachter zu einem bestimmten Zeitpunkt für eine bestimmte Reise auf dem benannten Schiff abgeladen bzw. zur Beförderung übergeben worden sind[292].

Da sich das Konnossement auf bestimmte Güter bezieht, muß deren Bezeichnung im Konnossement so genau sein, daß sie jederzeit aus der Gesamtladung ausgesondert werden können[293].

Somit lassen sich bereits aus der wertpapierrechtlichen Funktion des Konnossements bestimmte Mindestanforderungen hinsichtlich seines Inhaltes ermitteln, die der Verfrachter bei der Konnossementsausstellung in jedem Fall erfüllen muß.

b) Gebundene Aufnahmepflicht

Neben diese allgemeine, sich aus dem Wesen des Konnossements ergebende Aufnahmepflicht des Verfrachters tritt aber noch die bereits erwähnte spezielle, gerade gegenüber dem Ablader bzw. dem mit diesem identischen Befrachter bestehende Verpflichtung zur Aufnahme von Angaben über die Güter in das Konnossement.

Soweit dies vom Ablader verlangt wird, ist der Verfrachter gem. § 645 Abs. I verpflichtet, bestimmte, im Gesetz namentlich aufgezählte Angaben über die Güter so in das Konnossement aufzunehmen, wie sie ihm vom Ablader vor Beginn des Einladens schriftlich mitgeteilt worden sind. Insoweit spricht man von der sog. gebundenen Aufnahmepflicht. Kommt der Verfrachter dieser Verpflichtung ohne rechtlichen Grund nicht nach, so ist er den Ladungsbeteiligten für allen hieraus entstehenden

- - -

292) Prüssmann § 643, Anm.B;ähnlich Schlegelberger-Liesecke § 643, Rdnr.3

293) Prüssmann § 643, Anm.C, 8;Haage, Mitteilungen der Handelskammer Hbg., 1955, Seite 48;Corte d'Appello di Genova v.31.7.56, DM 1958, 198=R.d.S. 35-25-62

Schaden verantwortlich[294].

Da der Verfrachter insoweit - von bestimmten Ausnahmen abgesehen, auf die noch ausführlich einzugehen sein wird - an die Angaben des Abladers gebunden ist, werden der Inhalt des Konnossements und damit indirekt der Umfang der gesetzlichen Beweisvermutung und der Haftung des Verfrachters für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung entscheidend durch den Ablader mitbestimmt[295].

Im einzelnen erstreckt sich diese spezielle Aufnahmepflicht gem. § 645 Abs. I auf folgende, die Ladung beschreibenden Angaben:

1. Der Verfrachter muß grundsätzlich Maß, Zahl oder Gewicht der Güter so aufnehmen, wie sie ihm vom Ablader mitgeteilt worden sind.

   Hierbei ist zu beachten, daß der Verfrachter entsprechend dem Wortlaut des Gesetzes und übereinstimmend mit Art. III § 3 b HR nur zur Angabe e i n e r der drei Mengenangaben verpflichtet ist, auch wenn ihm vom Ablader mehrere Angaben, also z.B. neben dem Gewicht auch die Stückzahl, mitgeteilt worden sind[296]. In diesem Fall ist die im Verkehr übliche Angabe aufzunehmen[296]; dies ist meist die auch der Frachtberechnung zugrundezulegende Angabe[297].

   Insoweit entspricht die deutsche Regelung derjenigen in den meisten anderen, ebenfalls auf den

- - -

294) Schaps-Abraham § 645, Anm.2

295) vgl.Prüssmann § 645, Anm.A;Wüstendörfer, SHR, § 23, II, 4a(302);Ehlers HansRGZ 1938,A,249(250)

296) Prüssmann § 645, Anm.B,3a;Schlegelberger-Liesecke § 645,Rdnr.2,3;Schaps-Abraham § 645,Anm.1; Gramm § 643,Anm.II,3(157);Wüstendörfer,SHR, § 23, II, 4b, alpha(302);HR,25;HansOLG Hbg.v.19.2.57, Hansa 1957,1519 (1520)

297) Schlegelberger-Liesecke § 645, Rdnr. 2;Schaps-Abraham, Gramm a.a.O.

Haager Regeln beruhenden ausländischen Seegesetzen, vgl. z. B. Art. III, 3 b GB-Cogsa[298], Art. 2 des französischen Gesetzes vom 2. April 1936[299], Art. 460, lit. d des italienischen Codice della navigazione[300], wobei sich die letztere Vorschrift allerdings auf die Angabe des Oberbegriffs der Menge beschränkt - "la quantità delle cose da trasportare" -, ohne ausdrücklich auf die sich hier auch nach der italienischen Rechtspraxis ergebenden Alternativmöglichkeiten hinzuweisen.

2. Ferner muß der Verfrachter die ihm angegebenen Merkzeichen in das Konnossement aufnehmen. Das sind solche Markierungen der Güter, die an ihnen zu ihrer Kennzeichnung und zur Vermeidung von Verwechslungen angebracht worden sind[301].

3. Schließlich ist er auch verpflichtet, die ihm vom Ablader mitgeteilten Angben über die äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit der Güter im Konnossement mitzuteilen.

Hier muß sich der Ablader aber eine Form der Aufnahme gefallen lassen, die eindeutig klarstellt, daß der Kapitän insoweit nur denjenigen Zustand der Güter nebst Verpackung bescheinigt, der für einen sorgfältigen Schiffsführer ohne spezielle Warenkenntnis erkennbar ist[302]. Regelmäßig geschieht dies durch die meist schon vorgedruckte Klausel "in apparent good order & condition"

- - -

298) abgedruckt bei Scrutton, 414 m.Anm.hierzu ebenda

299) anders allerdings offenbar Art.33 des (allerdings nicht auf den HR beruhenden)Dekrets Nr. 1078 vom 31.12.66,abgedr.Journal officiel v.24.6. 66, S. 5206

300) abgedr.in Gaeta-Pescatore, S. 99

301) vgl.Prüssmann § 563, Anm.B, 2

302) Prüssmann § 645, Anm.B, 3c

("in anscheinend äußerlich guter Beschaffenheit")[303].

2) Fehlen und Entfallen der gebundenen Aufnahmepflicht

a) Fehlen der gebundenen Aufnahmepflicht

Aus den bisherigen Ausführungen über die Frage, welche Angaben über die Güter vom Verfrachter aufgrund der gebundenen Aufnahmepflicht in das Konnossement aufgenommen werden müssen, ergibt sich bereits indirekt, welche Einzelheiten hinsichtlich der Ladung er von vornherein n i c h t u n b e d i n g t , wie vom Ablader mitgeteilt, in das Konnossement übernehmen muß. Wegen der wichtigen Rechtsfolgen, die sich an das Fehlen der gebundenen Aufnahmepflicht knüpfen, sollen diese Fälle jedoch, gewissermaßen als Gegenprobe, noch einmal a u s d r ü c k l i c h genannt werden :

Daß der Verfrachter von mehreren Mengenangaben nur die verkehrsübliche aufnehmen muß, wurde bereits hervorgehoben. Im Hinblick auf die weiteren Mengenangaben besteht also für den Verfrachter keine gebundene Aufnahmepflicht.

Eine solche besteht ebenfalls nicht hinsichtlich der für die Beschreibung der Ladung besonders wichtige Angabe über die Art der Güter, denn sie ist zwar in § 643 Nr.8, nicht aber in § 645 Abs.I genannt.

Ebensowenig besteht eine gebundene Aufnahmepflicht hinsichtlich des dort ebenfalls nicht genannten Wertes der Güter.

Hiermit ist, um dies noch einmal klarzustellen, nicht gesagt, daß der Verfrachter Angaben über Art und Wert der Güter ü b e r h a u p t n i c h t in das

- - -

303) vgl. z.B. BGH v.28.5.62, Hansa 1962,2122; RG v. 8.7.33, RGZ 141,315 (317)

Konnossement aufnehmen muß. Vielmehr wird sich die Verpflichtung, diese Angaben trotz Fehlens der gebundenen Aufnahmepflicht in das Konnossement aufzunehmen, hier häufig bereits aus der a l l g e m e i n e n Aufnahme-pflicht ergeben. Dies gilt in besonderem Maße für die Artangabe, da andernfalls meist nicht die erforderliche konkrete Unterscheidbarkeit der Güter von anderen Warenpartien gewährleistet sein wird[304]. So ist z.B. regelmäßig die allgemeine Angabe, es seien "Handelsgüter" übernommen worden, nicht ausreichend[304)305]. Andernfalls würden weder der Überseekäufer oder die im Dokumentenverkehr eingeschalteten Banken, noch die Hafen- und Zollbehörden über die zu verschiffende Ware im Bilde sein.

Ähnliches gilt für die Wertdeklaration, zu deren Aufnahme der Verfrachter zumindest bei wertvollen Gütern nach überwiegender Ansicht aufgrund Treu und Glaubens verpflichtet ist, jedenfalls sofern sich der Ablader dann zur Zahlung eines Frachtzuschlages bzw. der Wertfracht (ad valorem freight) bereit erklärt[306].

Da die Aufnahmepflicht hier jedoch keine gebundene i. S. des § 645 Abs.I ist, kann der Verfrachter insoweit auch eine a n d e r e als die ihm von dem Ablader mitgeteilte Angabe in das Konnossement aufnehmen.

b) Entfallen der gebundenen Aufnahmepflicht

Genauso liegt es bei solchen Angaben, für die gem. § 645 Abs.I "an sich" eine gebundene Aufnahmepflicht besteht, diese aber wegen besonderer, im Gesetz aufgezählter Umstände wieder e n t f ä l l t .

- - -

304) Schaps-Abraham § 643,Anm.12; Wüstendörfer, SHR, § 23,II,4 b, gamma (304); Schlegelberger-Liesecke § 643, Rdnr.10; Prüssmann § 645,Anm.B,4

305) a.A. Gramm § 643,Anm. II,2 (157)

306) Schlegelberger-Liesecke § 660,Rdnr.8; Prüssmann § 660, Anm.E,2; Gramm § 660,Anm. II,2 (179); Schaps-Abraham § 660, Anm. 10; einschränkend Liesecke, VersR 1965, 406f

Dies ist gem. § 645 Abs.II dann der Fall, wenn die Güter entweder unzureichend markiert worden sind (Ziff.1) oder wenn der Verfrachter begründete Zweifel an der Genauigkeit der Angaben hat oder wenn er sie nicht nachprüfen kann (Ziff.2).

Die Zweifel des Verfrachters sind dann begründet, wenn er nach den Umständen vermuten kann, daß die ihm vom Ablader mitgeteilten Angaben unrichtig oder unvollständig sind[307]. Ob dies objektiv auch tatsächlich der Fall war, ist in diesem Zusammenhang unerheblich, denn hier ist allein die (vernünftige) s u b j e k t i v e Auffassung des Verfrachters maßgeblich[308], wie sich auch aus der entsprechenden Formulierung in Art. III § 3, letzter Absatz HR - "reasonable ground for suspecting" - ergibt.

Die Möglichkeit zur Nachprüfung der Angaben schließlich hängt allein von den tatsächlichen Umständen des Einzelfalles ab[309]. So wird insbesondere bei der Übernahme von Massengut aus Schuten eine Gewichtskontrolle oft praktisch undurchführbar oder wegen der hohen Kosten des Nachwiegens und des hiermit verbundenen Zeitverlustes unzumutbar sein[310]. Dennoch wird man selbst in solchen Fällen häufig eine Gewichtsprüfung durch geeignetes Taillieren in Erwägung ziehen können[311]. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß das angloamerikanische Seefrachtrecht diese Schwierigkeit gem. sec.5 GB-Cogsa bzw. sec.11 US-Cogsa dadurch umgeht, daß sich die Beweiswirkung des Konnossements bei Bulkladungen von vornherein nicht auf die Gewichtsangabe bezieht, sofern sie auf Angaben Dritter, wie z.B. der Zeche oder der Mine, beruht[312].

- - -

307) vgl. Schaps-Abraham § 645,Anm.7; Schlegelberger-Liesecke § 645,Rdnr.4

308) Prüssmann § 645,Anm.C,2a; Schaps-Abraham a.a.O.

309) Prüssmann § 645,Anm.C,2b; Schaps-Abraham § 645, Anm.8; Gramm § 645,Anm.III,2b (163)

310) Prüssmann, Gramm a.a.O.; vgl.auch Wüstendörfer, HR,25

311) Schlegelberger-Liesecke § 645,Rdnr.5; Rotermund-Koch, 188

3) Bedeutung der fehlenden bzw. entfallenen Bindung

Sei es, daß bestimmte Konnossementsangaben von vornherein nicht der gebundenen Aufnahmepflicht unterlegen haben, oder daß diese gem. § 645 Abs. II weggefallen ist: in all diesen Fällen eröffnen sich insoweit für den Verfrachter grundsätzlich folgende drei Möglichkeiten:

1. Er kann hier andere als die ihm vom Ablader mitgeteilten Angaben in das Konnossement aufnehmen, nämlich diejenigen, die er selbst für zutreffend hält. Dieser Fall ist unproblematisch, denn die aufgenommenen Angaben werden dann in vollem Umfang von der Beweiswirkung des Konnossements umfaßt, und auch im Hinblick auf die Haftung wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung muß der Verfrachter für das Zutreffen der von ihm aufgenommenen Angaben einstehen.

2. Ferner steht es dem Verfrachter insoweit teilweise frei, die betreffenden Angaben überhaupt nicht in das Konnossement aufzunehmen, sie also auch nicht durch eigene zu ersetzen. Diese Möglichkeit besteht jedoch, wie bereits ausgeführt, nur insoweit, als nicht bereits die allgemeine Aufnahmepflicht vorliegt. Deshalb kommt dieser Lösung nur zum Teil, etwa bei der zweiten oder dritten Mengenangabe praktische Bedeutung zu. Schließlich ist das Schweigen des Konnossements über wichtige Punkte auch geeignet, im Handelsverkehr aufzufallen, was nicht zuletzt seiner

- - -

312) vgl. Prüssmann § 645, Anm.C, 2b; Schlegelberger-Liesecke § 645, Rdnr. 5; Scrutton, 404

Absatzfähigkeit hinderlich sein kann[313], so daß sich auch aus diesen wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Wahl dieser Möglichkeit auch da, wo sie rechtlich an sich möglich ist, für den Verfrachter nicht empfiehlt.

3. Schließlich und drittens kann der Verfrachter die ihm vom Ablader mitgeteilten Angaben, ohne sie durch eigene zu ersetzen, in das Konnossement aufnehmen, obwohl er an sich nicht an die Angaben des Abladers gebunden ist. Hierbei muß der Verfrachter jedoch sicherstellen, daß ihm aus der Aufnahme dieser - z.B. zweifelhaften oder nicht nachgeprüften - Angaben kein wirtschaftlicher oder rechtlicher Nachteil erwächst.

   Dies kann er e i n m a l dadurch erreichen, daß er die Angaben zwar vorbehaltlos in das Konnossement übernimmt, zugleich aber mit dem Ablader einen Vertrag schließt, in dem sich dieser verpflichtet, ihn von Schäden freizuhalten, die ihm eventuell aus dem Nichtzutreffen der Konnossementsangaben, also insbesondere aus hierauf gestützten und gegen ihn gerichteten Schadensersatzansprüchen der Ladungsinteressenten, erwachsen. Dieser sog. Reversvertrag (lettre de garantie; letter of indemnity) läßt die sich an die Beweiswirkung des Konnossements knüpfende Rechtslage und die Haftung des Verfrachters wegen unrichtiger Konnossementsausstellung, also die im Rahmen dieser Untersuchung interessierende Thematik, unberührt. Auf die mit der Wirksamkeit oder Ungültigkeit der Reversverträge, insbesondere gem. § 138 BGB, zusammenhängenden umfangreichen

- - -

313) vgl. sinngem. Wüstendörfer, SHR, § 23, II, 4 b, beta (303); Schlegelberger-Liesecke § 645, Rdnr.6

Fragen[314] ist hier also nicht näher einzugehen.

Eine zweite Möglichkeit, durch die sich der Verfrachter hier vor einer Verschlechterung seiner Beweisposition und zugleich vor einer Inanspruchnahme wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung schützen kann, ergibt sich unmittelbar aus dem Gesetz: Der Verfrachter, der die Angaben des Abladers trotz Fehlens der gebundenen Aufnahmepflicht in das Konnossement übernimmt, darf diese Angaben gem. § 646 mit einem Vorbehalt versehen, aus dem sich ergibt, daß er für ihre Richtigkeit nicht einstehen will.

Diese Angaben werden dann trotz ihrer Aufnahme gem. § 656 Abs. II, Satz 2 ausnahmsweise nicht von der Beweisvermutung des § 656 Abs. II, Satz 1 umfaßt. Da der Verfrachter hier in einem gesetzlich zugelassenen Fall nicht für die Richtigkeit seines konnossementsmäßigen Empfangsbekenntnisses einzustehen hat, kommt insoweit auch keine Inanspruchnahme wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung in Betracht, so daß der Vorbehalt gem. § 646 zugleich auch eine Freizeichnung von d i e s e r Haftung darstellt.

Diese Möglichkeit, durch die der Verfrachter den Konnossementsinhalt zumindest zum Teil unverbindlich werden lassen und ihm insoweit seine erhebliche Bedeutung für die Rechtsbeziehungen zwischen den am Seehandel beteiligten Personenkreisen nehmen kann,und durch die er auch gleichzeitig seiner Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung zu entgehen vermag, ist so bedeutsam, daß sie in dem nun folgenden Abschnitt gesondert untersucht werden soll.

- - -

314) vgl.hierzu Prüssmann § 656,Anm.F,3;Schaps-Abraham, Anh.II zu § 556,Anm.1;Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr.21f;Wüstendörfer, SHR, § 23,II, 4b, eta(305);Mittelbach, 1ff, insbes.31 ff

B Ausschluß der Beweisfunktion des Konnossements und der Haftung für unrichtige Konnossementsausstellung durch Unbekannt-Klauseln

1) Ausschluß der Beweiswirkung

a) Begriff der Unbekannt-Klauseln

Das Gesetz nennt in § 656 Abs. II, Satz 2 zwei Fälle, in denen der Verfrachter das Entstehen der Beweisvermutung für bestimmte Konnossementsangaben trotz ihrer Aufnahme in die Urkunde ausschließen kann: Der Verfrachter muß entweder einen "Zusatz nach § 646" (Nr.1) oder aber (Nr. 2) bei ausweislich des Konnossements verpackt oder in geschlossenen Gefäßen übergebenen Gütern den Vermerk "Inhalt unbekannt" bzw. einen gleichlautenden Zusatz in das Konnossement aufgenommen haben.

In b e i d e n Fällen bringt der Verfrachter zum Ausdruck, daß er für die Richtigkeit der so bezeichneten Angaben deshalb nicht einstehen wolle, weil sie ihm u n b e k a n n t seien. Deshalb werden für beide Fälle dieselben Konnossementszusätze gebraucht. Wegen ihres Inhaltes werden sie allgemein als Unbekannt-Klauseln bezeichnet.

Diese Unbekannt-Klauseln sind heute in vielfältiger Form in fast allen gebräuchlichen in- und ausländischen Konnossementen vorgesehen[315].

Ihr Wortlaut variert im einzelnen, je nachdem, welche Sprache dem Konnossement zugrundeliegt und auf welche Angaben sie sich nach dem Willen des Verfrachters beziehen sollen.

- - -

315) vgl. die Zusammenstellung bei Lotter, 130

Abgesehen von denjenigen Klauseln, die - im Gegensatz zu den sog. einfachen Unbekannt-Klauseln - zugleich eine Begründung angeben, w e s h a l b die betreffenden Angaben im Einzelfall als unbekannt gelten sollen - hierauf wird später noch besonders einzugehen sein -, ist die unterschiedliche Formulierung der Klauseln jedoch ohne besondere rechtliche Bedeutung.

So werden, um einige Beispiele einfacher Unbekannt-Klauseln zu nennen, folgende Klauseln besonders häufig gewählt:

"Zahl, Maß, Gewicht unbekannt"[316)]

"Inhalt, Beschaffenheit, Qualität, Wert, Maß, Menge oder Gewicht gelten als dem Verfrachter unbekannt, wenn die Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben worden sind"[317)]

"weight, quality, condition, value and contents unknown"[318)]

"not responsible for weight"[319)]

"weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown"[320)]

"shipper's weight"[319)]

"dice essere"[319)]

"poids inconnu"[319)321)]

"que dit être"[321)].

Die Unbekannt-Klauseln gehören zu den ältesten Konnossementsklauseln überhaupt. Sie haben nicht erst mit der explosionsartigen Ausweitung des Seehandels nach dem Aufkommen der Dampfschiffe und dem damit

- - -

316) BGH v.2.2.61,NJW 1961,823;v.27.10.60,BGHZ 33,364 (369);Liesecke LM § 645 HGB, Nr.3;Capelle, HansRGZ 1943, A, 25(38)

317) DEK 1940,Regel XV,Nr.1;vgl.auch Nr.2 u.3

318) vgl.HansOLG Hbg.v.23.6.59,Hansa 1959,2258;vom 23.12.58,Hansa 1959,1708;ähnlich BGH v.27.10.60, BGHZ 33,364(369);v.26.9.57,BGHZ 25,250(260)

319) vgl.Liesecke,Hansa 1961,345(346)

320) so die im sog.Congenbill, einem bei der Gencon-Reisecharter üblichen Standardkonnossement (Uniform Bill of Lading 1946)enthaltene Klausel; ähnlich das im ausländischen Linienverkehr bevorzugte Conlinebill 1952;beide stammen vom Documentary Council of the Baltic and International Maritime Conference

verbundenen Entstehen von Groß- und Linienreedereien im vorigen Jahrhundert[322] Eingang in die Konnossemente gefunden, sondern waren bereits vorher, also noch zu Zeiten der patriarchalisch geprägten, handwerksmäßigen Segelschiffahrt häufiger Bestandteil der Konnossemente[323]. So stellte z.B. Langenbeck[324] 1727 fest:

> "Bey der Unterschrift findet sich gemeiniglich beygesetzet: "den inhoudt", auch wohl: "dat Gewight my onbekent", um sich dieserwegen in keine Verantwortung zu setzen."

Allerdings wurde die Klausel damals meist noch von Fall zu Fall der Unterschrift des Schiffers hinzugefügt[325] und war nur verhältnismäßig selten bereits als vorgedruckte Klausel vorgegeben[326].

Da sie jedoch infolge der "Entpersonalisierung" des Seehandels immer üblicher wurden, setzten sich die bereits vorgedruckten Klauseln immer mehr durch, bis sie schließlich unter der Geltung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches[327] und des Handelsgesetzbuchs alter Fassung, die die Klauseln in Art. 656 ff bzw. §§ 655 ff ausdrücklich für bestimmte Fälle vorsahen, ähnlich wie es heute in §§ 656 Abs. II, Satz 2, 646 der Fall ist, geradezu zum "eisernen Bestand"[328] eines jeden Konnossementsformulares gehörten.

- - -

321) Rodière, Droit Maritime, S.263(Nr.337)

322) vgl. oben S. 14 f

324) Langenbeck, 143

323) Stödter, 6; Wüstendörfer, Studien, 359f; Pöhls, 451; vgl. für das franz. Recht Rodière, Traité Général, S.76(Nr. 460); vgl. ferner die Konnossementsformulare in "Der wohl instruirte Schiffer", 114f

325) Wüstendörfer, Stödter, Pöhls, Langenbeck a.a.O.

326) Wüstendörfer, Stödter a.a.O.

327) vgl.z.B. Makower, 728; v.Kaltenborn, I, 295

328) so Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 7 b(318)

Ihre Verbreitung hat sich, wie bereits ausgeführt, bis heute nicht gemindert. Die Tatsache, daß Unbekannt-Klauseln somit auch heute noch in mehr oder weniger allen Konnossementen enthalten sind, impliziert jedoch nicht den Schluß, daß sie in jedem Fall auch tatsächlich rechtswirksam seien. Vielmehr begegnet man im Konnossementsrecht ganz allgemein recht häufig Klauseln, die sich aus Tradition bis in die heutige Zeit erhalten haben, obwohl ihnen längst keine Rechtswirksamkeit mehr zukommt.

Es ist also an Hand der gesetzlichen Regelung genau zu prüfen, in welchen Fällen und unter welchen tatsächlichen und formellen Voraussetzungen die Unbekannt-Klauseln nach heutigem Recht als rechtswirksam angesehen werden können.

b) Die gesetzlich ausdrücklich zugelassenen Fälle des Ausschlusses

A u s d r ü c k l i c h erkennt das Gesetz den Unbekannt-Klauseln nur in einem recht engen Bereich die Wirkung zu, die Beweisvermutung des Konnossements auszuschalten. Dies sind die bereits erwähnten beiden Fälle des § 656 Abs. II, Satz 2.

Daß auch der erste dieser beiden Fälle, also § 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1, Unbekannt-Klauseln nur in einem engen Rahmen zuläßt, ergibt sich aus der Formulierung des Gesetzes, das von einem "Zusatz nach § 646" spricht. Dies bedeutet, daß die Klausel hier gem. § 646 wirksam sein muß[329]. Dies aber setzt voraus, daß der Aufnahme der Klausel auch w i r k l i c h die tatsächlichen Voraussetzungen des

- - -

329) vgl. z.B. Prüssmann § 656, Anm.C, 3; Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 7, gamma (319); Lotter, 131

§ 646 zugrundegelegen haben, d.h. daß tatsächlich einer der Fälle des § 645 Abs. II vorgelegen haben muß.

Gem. § 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1 kann der Verfrachter die Beweiswirkung des Konnossements also nur dann durch eine Unbekannt-Klausel rechtswirksam ausschließen, wenn ihm die Güter unzureichend markiert übergeben worden sind (§§ 645 Abs. II, Nr.1, 646) oder wenn er Anlaß zu Zweifeln an den Angaben des Abladers haben, bzw. diese nicht nachprüfen konnte (§§ 645 Abs. II, Nr. 2, 646).

Auch der z w e i t e , freilich recht bedeutsame Fall, in dem die Beweiswirkung des Konnossements ausdrücklich kraft Gesetzes durch Unbekannt-Klauseln ausgeschlossen werden kann (§656 Abs. II, Satz 2, Nr. 2), setzt einen bestimmten tatsächlichen Sachverhalt voraus: Die Güter müssen dem Verfrachter ausweislich des Konnossements verpackt oder in geschlossenen Gefäßen, z.B. in Fässern, Säcken oder auch Containern, übergeben worden sein. Der Sinn dieser Regelung, die auf §§ 653, 654 HGB a.F. bzw. Art. 655, 656 ADHGB aufbaut, liegt wiederum darin, daß der Verfrachter durch die Verpackung regelmäßig gehindert wird, die Angaben des Abladers nachzuprüfen.

- Demnach liegt ein Fall des § 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 2 nicht vor, wenn der Inhalt auch für einen branchenunkundigen Verfrachter ohne weiteres erkennbar ist, z.B. wenn die Güter zum Schutz vor Beschädigungen lediglich durch Eisenbänder oder einzelne Bretter umfaßt sind (sog. Halbverpackungen)[330]. -

Der Umstand, daß die Verpackung im Konnossement verlautbart sein muß, dient dem Schutz des Verkehrs,

- - -

330) Schaps-Mittelstein-Sebba § 653,Anm.2;Brodmann, ZHR 70, 1(30);Protokolle der Commission zur Beratung eines ADHGB, Hbg., 1860, S. 4008 f,4010; a.A. Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 12

insbesondere der späteren Nehmer des Konnossements, denn auf diese Weise wird die Tatsache der Verpackung der Güter auch ihnen bekannt, so daß sie insoweit bewußt ein gewisses Risiko eingehen.

Abgesehen von diesen beiden Fällen des § 656 Abs.II, Satz 2 enthält das Gesetz k e i n e anderen Vorschriften, die einen Ausschluß der gesetzlichen Beweisvermutung durch Unbekanntklauseln ausdrücklich zulassen.

Im Hinblick auf diesen recht engen Bereich, in dem Unbekanntklauseln hiernach vom Gesetz ausdrücklich vorgesehen sind, gewinnt die Frage an Bedeutung, ob der Verfrachter die Beweiswirkung des Konnossements auch in darüber hinaus gehenden Fällen oder sogar ganz allgemein durch Aufnahme von Unbekanntklauseln wirksam ausschließen kann.

c) Ausschluß der Beweiswirkung in anderen Fällen

Diese Frage war vor dem Erlaß des Seefrachtgesetzes 1937 heftig umstritten, denn auch das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch und das Handelsgesetzbuch alter Fassung hatten Unbekannt-Klauseln nur für bestimmte Fälle ausdrücklich vorgesehen (Art.656f ADHGB, §§ 654f HGB a.F.).

Einerseits vertraten Teile von Rechtsprechung und Lehre[331] im Anschluß an Schlodtmann[332] die Auffassung, daß die Einzelfallregelung des Gesetzes Ausdruck eines a l l g e m e i n e n Sorgfaltsprinzips sei. Aus diesem aber müsse man e contrario schließen, daß der Verfrachter sich nur dann durch Unbekannt-Klauseln von

- - -

331) Schaps § 652,Anm.7; Lewis Art.656,Anm.3; Boyens, ZHR 73,517 (528); 63,325 (335f); Gütschow, 148; RG v.16.4.1881, RGZ 4,87 (90f); HansOLG Hbg. v. 22.11.1886, HansGZ 1887,73 (75f); v.26.4.1917, HansRZ 1,91 m.abl.Anm. Mittelstein (97)

332) ZHR 21, 398 (402)

der Haftung für die Bezeichnung der Güter im Konnossement befreien und die Beweiswirkung ausschließen könne, wenn die Unrichtigkeit der Angaben für ihn trotz ordnungsgemäßer Sorgfalt nicht zu erkennen war. Da diese Fälle aber a b s c h l i e ß e n d im Gesetz aufgezählt seien, waren Unbekanntklauseln nach dieser Auffassung in anderen als diesen Fällen rechtlich wirkungslos und nicht geeignet, die (frühere) Skripturhaftung des Verfrachters auszuschließen.

Nach anderer Auffassung[333] wurde jedoch eine solche Begrenzung der Freizeichnungsmöglichkeiten, die, abgesehen von den gesetzlich hervorgehobenen Fällen, eine zwingende Haftung des Verfrachters bewirkte, als unzulässige Einengung der allgemeinen Vertragsfreiheit abgelehnt, jedenfalls wenn der Ablader der Aufnahme einer Unbekannt-Klausel zustimmte[334]. Die Einschränkung der Unbekannt-Klauseln erschien hiernach auch als unvereinbar mit der raschen Abwicklung der Lade- und Entladevorgänge und als unzumutbar für den Verfrachter[335]. Eine vereinbarte und in das Konnossement aufgenommene Unbekannt-Klausel war nach dieser Auffassung also in j e d e m Fall voll wirksam und geeignet, die - damals von Gesetzes wegen noch erheblich verstärkte - Beweiswirkung des Konnossements auszuschalten[336].

Die Gefahren, die diese Auffassung im Hinblick auf die wertpapiermäßige Rolle des Konnossements für den Konnossementsverkehr schlechthin birgt, liegen auf der Hand.

- - -

333) Schaps-Mittelstein-Sebba § 652,Anm.11; Wüstendörfer, Studien, 443ff; Sieveking § 168,I (295); Brodmann, ZHR 58,589 (592f); Mittelstein in Anm. zu HansOLG Hbg. v.26.4.1917, HansRZ 1,91 (97); HansOLG Hbg. v. 13.12.1897, Hans GZ 1998, 90f; Leo, HansRZ 1, 710 (711)

334) Wüstendörfer a.a.O.

335) Schaps-Mittelstein-Sebba a.a.O.

336) vgl. z.B. Schaps-Mittelstein-Sebba § 654, Anm.4c

Daher hat der Gestzgeber diesen Streit im wesentlichen mit der Einführung des § 662 durch das Seefrachtgesetz 1937, der auf Art. III § 8, IV §5, V HR beruht, im Sinne der ersteren Auffassung entschieden .

aa) Inhaltlicher Umfang der zwingenden Haftung

Beim Stückgutvertrag, von dem zunächst allein ausgegangen werden soll, gehört gem. § 662 Abs.I heute auch die Beweisvermutung des Konnossements, wie sie in § 656 Abs.II,Satz1 geregelt ist, zu den zwingenden Vorschriften des Seefrachtrechts, die im voraus nicht vertraglich ausgeschlossen oder beschränkt werden dürfen.

Abgesehen von den in § 656 zugelassenen Fällen kann hiernach weder der Konnossementsinhalt im voraus der Beweisvermutung entzogen werden, noch kann der Vermutung zu Lasten der Ladungsinteressenten die Widerlegbarkeit als solche im voraus genommen werden, durch die die Ladungsvertreter bei ihnen günstigen Verladungstatsachen der Möglichkeit des Beweises des Gegenteiles verlustig gehen würden[337]. Dasselbe wird für den de lege ferenda einzuführenden Gutglaubensschutz zu gelten haben.

Somit sind also auch Unbekannt-Klauseln gem. § 662 Abs.I in Verbindung mit § 134 BGB nichtig[338], sofern sie den hierfür gesteckten Rahmen des § 656 Abs.II überschreiten.

Hiermit ist jedoch noch nicht gesagt, daß Unbekannt-Klauseln n u r in den b e i d e n Fällen des § 656 Abs.II, Satz 2 rechtswirksam sein könnten. Der Rahmen, in dem §§ 656,662 diesen Klauseln n i c h t entgegenstehen, erstreckt sich vielmehr sinngemäß und

337) vgl. Wüstendörfer, SHR, § 23,III,3b, alpha,beta (310)
338) Abraham § 20,V,2 (138); Lotter, 126

über die beiden a u s d r ü c k l i c h genannten Ausnahmefälle hinaus a u c h auf diejenigen Angaben, zu deren Aufnahme der Verfrachter von vornherein mangels gebundener Aufnahmepflicht nicht verpflichtet gewesen ist. Hierzu gehören insbesondere die vom Ablader mitgeteilten, über die verkehrsübliche hinausgehenden weiteren Mengenangaben[339].

Wenn der Verfrachter hier von vornherein die Aufnahme dieser Angaben verweigern kann, erscheint a maiore ad minus der Schluß gerechtfertigt, daß er auch in diesen Fällen, über die § 656 dem Wortlaut nach schweigt, die Beweisvermutung für diese Angaben durch eine Unbekannt-Klausel wirksam ausschließen kann, wenn er sie freiwillig dennoch aufnimmt[340].

Als Zwischenergebnis ist also festzuhalten, daß Unbekannt-Klauseln bei Stückgutverträgen n u r dann die Beweiswirkung des Konnossements wirksam auszuschließen vermögen, wenn bezüglich der betreffenden Angaben entweder einer der beiden Fälle des § 656 Abs. II, Satz 2 vorliegt oder wenn der Verfrachter insoweit nicht zur Aufnahme verpflichtet gewesen ist. Dasselbe gilt gem. § 663 a bei Raumfrachtverträgen von dem Zeitpunkt an, in dem das Konnossement an einen weder mit dem Befrachter noch mit dem Ablader identischen Dritten begeben worden ist.

In anderen Fällen sind Unbekannt-Klauseln also gem. §§ 662, 656 in Verbindung mit § 134 BGB unwirksam, auch wenn der Ablader ihre Aufnahme widerspruchslos hingenommen oder ihr sogar zugestimmt hat.

- - -

339) vgl. hierzu oben S. 97 ff

340) vgl. entsprechend Schaps-Abraham § 645, Anm.1; Schlegelberger-Liesecke § 645, Rdnr. 2; Prüssmann § 645, Anm. B, 3 a

Im Hinblick auf die Behandlung dieses Problems in ausländischen Rechtsordnungen muß allerdings hier wiederum darauf hingewiesen werden, daß die Haager Regeln insoweit zu keiner internationalen Rechtsvereinheitlichung geführt haben.

Die deutsche Regelung hat den Schutzgedanken der Haager Regeln, so wie er dort in Art. III § 8, IV § 5, V zum Ausdruck gekommen ist, folgerichtig als im voraus unverzichtbares, zwingendes Haftungsprinzip übernommen. Dennoch wird im Ausland, insbesondere in England[341], Belgien[342] und Italien[343], im Widerspruch zu den Grundgedanken der Haager Regeln teilweise angenommen, daß Unbekannt-Klauseln dann als wirksam angesehen werden könnten, wenn der Ablader ihrer Aufnahme nicht widersprochen hat. Dies entspricht im wesentlichen der vor dem Inkrafttreten des Seefrachtgesetzes 1937 teilweise auch in Deutschland vertretenen Auffassung[344], die sich auf das Prinzip der uneingeschränkten Vertragsfreiheit stützte[344].

Diese Beurteilung mag vor der Übernahme der Haager Regeln ihre Berechtigung gehabt haben; seitdem dieses Abkommen jedoch - auch in den oben angeführten Staaten - in die nationalen Rechtsordnungen übernommen worden ist, ist sie jedoch als mit den Haager Regeln unvereinbar abzulehnen[345].

Nachdem somit geklärt ist, in welchen Fällen Unbekannt-Klauseln generell zulässig und somit rechtswirksam

- - -

341) vgl.Carver's, Cogsa, 86;British Shipping Laws, Nr.270;Colinveaux, 49

342) vgl.Smeesters-Winkelmolen, S.374f

343) Appellationsgericht Genua v.6.4.59,DM 1959,4,553= R.d.S.35-25-71

344) vgl.oben S. 112 sowie Fußn.333

345) so ausdrückl.BGH v.26.9.57,BGHB 25,250(264)

sein können, soll nunmehr kurz auf eine weitere, allgemeine Einschränkung dieser Freizeichnungsmöglichkeit hingewiesen werden, die die Unbekannt-Klauseln auch in diesen Fällen ausnahmsweise unwirksam werden lassen kann:

Wie jede rechtsgeschäftliche Vereinbarung unterliegt auch der Ausschluß der Beweisvermutung durch Unbekannt-Klauseln den allgemeinen Grundsätzen der guten Sitten (§ 138 BGB) und von Treu und Glauben (§ 242 BGB)[346]. Diese Grundsätze können dazu führen, daß die Aufnahme einer Unbekannt-Klausel als sittenwidrige oder unzulässige Rechtsausübung zu beurteilen und damit als nichtig zu behandeln ist, obwohl der Verfrachter nach den Grundsätzen allein des Seefrachtrechts, z.B. weil ein Fall des § 656 Abs. II, Satz 2 vorlag, "an sich" zu ihrer Aufnahme berechtigt gewesen ist.

So setzt sich ein Verfrachter z.B. dann in Widerspruch zu seiner Konnossementserklärung, nach der ihm das Gewicht der Güter mangels Kontrollmöglichkeit unbekannt sei, wenn er dem Ablader zugleich ein uneingeschränktes Gewichtszertifikat übergeben hat. Würde sich der Verfrachter hier gegenüber einem Empfänger, der beide Urkunden in Händen hält, insoweit auf die Unbekannt-Klausel im Konnossement berufen, so würde dies als Fall unzulässiger Rechtsausübung gegen Treu und Glauben verstoßen[347]. Die Klausel ist dann also insoweit unwirksam[347].

- - -

346) Prüssmann § 646, Anm.B, 1 c

347) BGH vom 2.2.61, BGHZ 34, 216 (221);HansOLG Hbg. v.25.10.62, Hansa 1963, 530 (531);Prüssmann a.a.O.

bb) Geschützter Personenkreis und Geltungsbereich der zwingenden Haftung

Durch die gem. § 662 zwingende Beweisvermutung des Konnossements wird in erster Linie der Empfänger und Konnossementsinhaber geschützt. Fraglich könnte jedoch erscheinen, ob diese zwingende Haftung beim Stückgütervertrag auch gegenüber den anderen Ladungsinteressenten gilt.

Nach der hier vertretenen Auffassung[348] weisen weder § 656 Abs. II noch § 662 darauf hin, daß allein der Empfänger, nicht aber Befrachter und Ablader von dem zwingenden Schutzbereich umfaßt würden, so daß sich bei Unbekannt-Klauseln, die nach den oben unter aa) dargelegten Grundsätzen unzulässig sind, nicht nur der Empfänger der Güter, sondern a u c h die anderen Ladungsinteressenten ohne weiteres auf die Unwirksamkeit dieser Klauseln berufen können.

Aber auch, soweit in der Literatur angenommen wird, §§ 662, 656 Abs. II schützten "eigentlich" nur den Empfänger der Güter[349], erstreckt man diesen Bereich der zwingenden Haftung a n a l o g auch auf den Befrachter[350] und den Ablader[351].

Als Grund hierfür sieht man mit Recht die enge Verbindung zwischen den Regelungen des Stückgutvertrages - bzw. des Rechtsverhältnisses zwischen Verfrachter und Ablader - einerseits und denen des Konnossements andererseits an[350], die auch in den Haager Regeln

- - -

348) vgl. oben S. 53

349) Schaps-Abraham § 662, 9; Prüssmann § 662, B 2

350) Schaps-Abraham, Prüssmann a.a.O.; Schlegelberger-Liesecke § 662, Rdnr. 16; Abraham § 19, 1(118); Wüstendörfer, SHR, § 22, IV, 1a(278)

351) Schaps-Abraham a.a.O.

zum Ausdruck kommt, die Konnossement und Frachtvertrag rechtlich voneinander trennen[352]. Hierbei ist es gleichgültig, ob die - nach unmittelbarer bzw. analoger Anwendung des § 662 ungültige - Freizeichnung im Konnossement selbst oder im Frachtvertrag enthalten ist[353].

Dieses Ergebnis, nach dem §§ 662, 656 Abs. II alle Ladungsinteressenten schützen, gilt unmittelbar nur für diejenigen Fälle, in denen der Konnossementsausstellung ein Stückgütervertrag zugrundeliegt.

Im C h a r t e rverkehr scheint sich diese zwingende Haftung wegen der Sonderregelung in §§ 663 Abs. II, Nr. 4, 663 a offenbar nur auf die Person des dritten Empfängers der Güter, nicht aber zugleich auch auf den Ablader und den Befrachter zu erstrecken.

Hieraus könnte man folgern, daß der Verfrachter bei Zugrundeliegen eines Chartervertrages die Beweiswirkung des Konnossements d i e s e n Ladungsinteressenten gegenüber ganz allgemein durch Unbekannt-Klauseln wirksam ausschalten dürfte.

Entsprechend dem Zweck des Gesetzes, die Beweisvermutung des Konnossements zu sichern und so ein inhaltlich verlässliches Wertpapier zu schaffen, erscheint es jedoch gerechtfertigt, die Beweisvermutung des § 656 Abs. II a u c h gegenüber d i e s e n Ladungsinteressenten in vollem Umfang - also auch in Bezug auf die dort gegebenen, begrenzten Möglichkeiten ihres Ausschlusses durch Unbekannt-Klauseln - a n a l o g anzuwenden[354]. Dies umso mehr, als auch

- - -

352) vgl. auch oben S. 47 f

353) Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 4c, alpha (313)

354) so im Ergebnis auch Prüssmann § 663a, Anm.B, 3 (a.E.)

das noch in Händen des Abladers oder Befrachters befindliche Konnossement ebenso wie ein bereits an einen Dritten begebenes Konnossement ein völlig gleichwertiges und diesem gleichgestelltes Traditionspapier ist[355], wie sich z.B. beim F.O.B.-Geschäft zeigt[355], bei dem der Befrachter Käufer und der Drittablader Verkäufer der verschifften Güter ist. Schon hieraus wird deutlich, daß das Konnossement hier nicht nur die Bedeutung einer Quittung haben kann[356]; andernfalls müßte es im Zeitpunkt seiner Begebung an einen Dritten seinen Rechtscharakter ändern[355].

Demnach werden a u c h im Charterverkehr a l l e Ladungsbeteiligten von dem - für die Person des Befrachters und des Abladers analog anzuwendenden - Schutzbereich der zwingenden Haftung gem. §§ 662, 656 umfaßt.

Dennoch erlangt die hierdurch erreichte Einschränkung der Unbekannt-Klauseln gegenüber dem Befrachter und dem Ablader nicht die große Bedeutung, die sie für den dritten Empfänger der Güter hat. Zwar sind die Unbekannt-Klauseln auch ihnen gegenüber nur in dem engen Bereich des § 656 Abs. II rechtswirksam; aber abgesehen hiervon kann der Verfrachter trotz des nunmehr von der gesetzlichen Vermutung umfaßten Konnossementsinhalts gegenüber dem Befrachter unbeschränkt solche persönlichen Einwendungen geltend machen, die unmittelbar in dessen Person oder in derjenigen des Abladers als dessen Vertreter begründet sind[357]. Auch der Ablader als Konnossementsinhaber muß sein Verhalten gegen sich gelten lassen[358].

- - -

355) vgl.Prüssmann § 663 a, Anm. B, 3

356) so aber Schlegelberger-Liesecke § 663 a, Rdnr.2; Carver's, 281

357) vgl. auch oben S. 54

358) vgl. auch oben S. 59

d) Beweislast für die tatsächlichen Voraussetzungen der Unbekannt-Klauseln

Da die Unbekannt-Klauseln demnach im g e s a m t e n Bereich des Konnossementsrechts nur in engen Grenzen und unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind und die gesetzliche Beweisvermutung nur in diesen Fällen wirksam auszuschließen vermögen, gewinnt die Frage nach der Beweislast für das tatsächliche Vorliegen dieser Voraussetzungen eine erhebliche Bedeutung. Dies umso mehr, wenn man die teilweise erheblichen Beweisschwierigkeiten im Seefrachtverkehr berücksichtigt, auf die bereits mehrfach hingewiesen wurde[359].

Nach der weitaus herrschenden Meinung obliegt bei einem Streit zwischen Schiff und Ladung über das tatsächliche Vorliegen von Umständen, die die Aufnahme einer Unbekannt-Klausel rechtfertigen würden, insoweit der Beweis nicht den Ladungsinteressenten, die die Unwirksamkeit der Klausel geltend machen, sondern dem Verfrachter[360]. Diese Auffassung ist jedoch nicht unbestritten[361]; daher soll die von der herrschenden Ansicht vertretene Auffassung im Folgenden überprüft werden.

- - -

359) vgl. oben S. 43, 90

360) Schaps-Abraham § 646, Anm.2; Prüssmann § 646, Anm. B, 3; Schlegelberger-Liesecke § 646, Rdnr.3; Wüstendörfer, SHR, § 23, II, 4b, beta (303 f); Gramm § 646, Anm.II, 1(164 f); Lotter, 139; Schnitter, 165 f; Röhreke, Hansa 1951, 1464(1465); Deloukas, 54f; Lebuhn, 46; Gütschow, HansRZ 1924, 887(897); Capelle HansRGZ 1943, A, 26(28)

361) a.A.: Ehlers HansRGZ 1938, A, 249(265); v.Laun, Hansa 1952, 1078(1079); ferner für den früheren Rechtszustand Schaps § 654, Anm.1; Boyens-Lewis § 655, Anm.4

Es liegt nahe, bei der Lösung des Problems unmittelbar an die gesetzliche Richtigkeitsvermutung des § 656 Abs. II, Satz 1 anzuknüpfen. Da sich diese auf a l l e Angaben bezieht, die im Konnossement enthalten sind[362], scheint sich der Schluß aufzudrängen, daß dies auch für die vom Verfrachter aufgenommenen Unbekannt-Klauseln gilt.

Dies würde bedeuten, daß kraft Gesetzes vermutet würde, daß die mit der Unbekannt-Klausel versehene Angabe dem Verfrachter tatsächlich unbekannt sei; wenn die Klausel zugleich den Grund hierfür angibt (begründete Unbekannt-Klausel), würde darüber hinaus auch vermutet, daß auch dieser "Grund" tatsächlich vorgelegen habe. Entsprechend der durch die gesetzliche Vermutung bewirkten Umkehr der Beweislast[363] hätte dann der Vertreter der Ladung das Gegenteil zu beweisen. Auf diese Weise könnte der Verfrachter somit der Ladungsseite den schwierigen Beweis für das tatsächliche Nichtvorliegen derjenigen Tatsachen auferlegen, die nach dem Gesetz bei Aufnahme einer Unbekannt-Klausel vorliegen müssen.

Dieser Gedankengang erscheint im Hinblick darauf, daß § 662 die Beweiskraft des Konnossements zum Schutze der Ladungsbeteiligten und in Übereinstimmung mit den Grundgedanken der Haager Regeln zwingend schützen will, jedoch als absurd. Denn wenn der Verfrachter der Ladungsseite allein durch die völlig uneingeschränkte Aufnahme von Unbekannt-Klauseln den schwierigen Beweis und das hiermit verbundene Beweisrisiko hinsichtlich der gesetzlichen Wirksamkeitsvoraussetzungen für die Klauseln aufbürden könnte, würde die zwingende Haftung des Verfrachters umgangen und in einem wesentlichen Punkt illusorisch gemacht[364].

- - -

362) vgl. oben Seite 34f

363) vgl. oben Seite 41

364) so auch Gramm § 646, Anm.II,1 (164f); Wüstendörfer, SHR, § 23,4b, beta (303f)

Tatsächlich hält die dargelegte Argumentation, die zu diesem mit dem Prinzip der zwingenden Haftung unvereinbaren Ergebnis geführt hat, einer genaueren Untersuchung auch nicht stand :

Der skizzierte Gedankengang ist, obgleich naheliegend, noch nicht ausdrücklich vertreten worden, wenn sich ihm auch Wüstendörfer[365] mit seiner kurzen Feststellung, es spreche bei Unbekannt-Klauseln in Konnossementen eine V e r m u t u n g für das tatsächliche Vorliegen ihrer gesetzlich erforderlichen Voraussetzungen, bereits stark angenähert hat. Zu dem selben Ergebnis gelangt auf anderem Wege auch v.Laun[366], der sich insoweit nicht so sehr auf die gesetzliche Richtigkeitsvermutung, sondern vielmehr auf die allgemeine Vermutung der Richtigkeit und Vollständigkeit einer von den Parteien getroffenen schriftlichen Vereinbarung stützt.

Bereits 1938 hat jedoch Ehlers[367] mit Recht darauf hingewiesen, daß sich die gesetzliche Vermutung nicht zugleich auch auf die im Konnossement enthaltenen Unbekanntklauseln bezieht. Damit ist bereits der Ausgangspunkt der oben dargelegten Argumentation entfallen.

Ehlers[367] hat seine Auffassung allerdings nur damit begründet, daß sich die gesetzliche Beweisvermutung n u r auf die die Ladung beschreibenden Angaben beziehe,so daß die Unbekannt-Klauseln allein aus diesem Grunde nicht von ihr erfaßt würden.

Dieser Begründung, die von Lotter[368] insoweit übernommen worden ist, kann hier jedoch nicht gefolgt werden, da sich die Beweisvermutung nach der heute

- - -

365) HR, 26

366) Hansa 1952, 1078 (1079)

367) HansRGZ 1938,A,249 (265); vgl. ferner Capelle, HansRGZ 1943,A,26 (28); Lotter, 137

368) a.a.O.

herrschenden Meinung grundsätzlich auf a l l e im Konnossement enthaltenen und nicht nur auf die ladungsbeschreibenden Angaben erstreckt[369].

Die Begründung ist vielmehr allein der Schutzvorschrift des § 662 zu entnehmen, die nicht nur den Ausschluß, sondern auch jede klauselmäßige Einschränkung oder Umgehung der gesetzlichen Beweisvermutung von vornherein verbietet[370], es sei denn, daß einer der von § 656 zugelassenen bzw. nicht umfaßten Ausnahmefälle vorliegt. Auf diese Weise wird das allgemeine Prinzip der Beweiswirkung der Konnossementsangaben durch die spezielle Schutzvorschrift des § 662 im Sinne einer Wechselwirkung dahin eingeschränkt, daß die die Beweiswirkung schmälernden Konnossementszusätze, wie sie die Unbekannt-Klauseln darstellen, s e l b s t nicht von der gesetzlichen Vermutung umfaßt werden.

Wegen dieser speziellen Schutzvorschrift ist auch die erwähnte Bezugnahme v.Launs auf die allgemeine Vermutung der Richtigkeit und Vollständigkeit einer Vertragsurkunde abzulehnen. Im Hinblick auf die Person eines dritten Empfängers der Güter erscheint diese Auffassung im übrigen auch bereits deswegen als zweifelhaft, weil dieser als an der Konnossementsausstellung Unbeteiligter nirgends den Inhalt dieser Urkunde bescheinigt hat[371].

Mit dem Ergebnis, daß sich die Beweiskraft des Konnossements nicht auf die Unbekannt-Klauseln selbst erstreckt, ist die Frage, welche Seite das Vorliegen derjenigen Umstände zu behaupten und zu beweisen hat, die nach dem Gesetz für die Aufnahme einer (wirksamen) Unbekannt-Klausel erforderlich sind, jedoch noch nicht beantwortet.

- - -

369) vgl. oben Seite 34f
370) vgl. oben Seite 113
371) so auch Lotter, 136

Fest steht bisher nur, daß sich die Beweislastverteilung nicht bereits unmittelbar aus der gesetzlichen Richtigkeitsvermutung selbst ergibt. Wenn Ehlers[372] von diesem Resultat darauf schließt, daß nunmehr (erst recht ?) der Empfänger die Beweislast für die Voraussetzungen der Unbekannt-Klauseln zu tragen habe, so erscheint dies inkonsequent und durch nichts gerechtfertigt[373].

Die Beweislastverteilung ergibt sich vielmehr mangels besonderer gesetzlicher Regelungen nach a l l g e m e i n e n Grundsätzen :

Im Regelfall werden alle im Konnossement enthaltenen Angaben von der gesetzlichen Beweisvermutung umfaßt, so daß bei Streitigkeiten über die Richtigkeit der Angaben immer derjenige die Behauptungs- und Beweislast hinsichtlich ihrer Unrichtigkeit zu tragen hat, der von den Konnossementsangaben abweichen will[374].

Diese für den Regelfall zwingende Beweislastverteilung wird jedoch in bestimmten Ausnahmefällen, insbesondere durch die Regelung in § 656 Abs.II, Satz2, durchbrochen[375]. Hier wird dem Verfrachter ausnahmsweise gestattet, die gesetzliche Vermutung auszuschließen und damit auch die sich sonst aus dieser ergebende Beweislastverteilung hinsichtlich der Richtigkeit bzw. Unrichtigkeit der Konnossementsangaben zu seinen Gunsten zu verändern.

Die Vorschriften, die dem Verfrachter dieses Vorgehen gestatten - hierbei handelt es sich um §§ 656 Abs.II, Satz 2; 646 i.Verb.m. 645 Abs.II, indirekt aber auch um § 645 Abs.I -, enthalten also A u s n a h m e tatbestände[376], aus denen sich für den Verfrachter günstige Rechtsfolgen ergeben.

- - -

372) a.a.O.

373) ähnlich auch Deloukas,54; vgl. ferner Lotter,137; Capelle, HansRGZ 1943,A,26 (28,Fußn.11)

374) vgl. oben Seite 41

375) vgl. auch Lotter,135; v.Laun, Hansa 1952, 1078 (1079)

Dies aber bedeutet, daß das tatsächliche Vorliegen eines solchen Ausnahmefalles und damit das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen der genannten Ausnahmevorschriften nach den allgemeinen Beweislastregeln nicht von den betroffenen Ladungsinteressenten, sondern vom V e r f r a c h t e r zu beweisen ist[377]. Denn gilt bereits ganz allgemein, daß jede Partei grundsätzlich diejenigen Tatsachen behaupten und beweisen muß, aus denen sie Rechte herleitet [378], so kommt hier darüber hinaus noch die speziellere Beweisregel zum Zuge, nach der immer derjenige, der einen Ausnahmetatbestand mit für ihn günstigen Rechtswirkungen geltend macht, diesen auch beweisen muß[379] (Regel-Ausnahme-Lehre).

Vermag der Verfrachter diesen Hauptbeweis nicht zu führen, so gilt für die mit der somit unwirksamen Unbekannt-Klausel versehenen Angaben uneingeschränkt die Vermutung des § 656 Abs.II, Satz 1[380].

Diese Ansicht vertritt generell auch Wüstendörfer[381]. Er hat sie jedoch anscheinend für den Fall eingeschränkt, daß der Ablader das mit der Unbekannt-Klausel versehene Konnossement vorbehaltlos angenommen hat[382].

Auf diese Auffassung, die im Ausland teilweise bis heute vertreten wird[383], ist bereits bei der Untersuchung des inhaltlichen Umfanges der zwingenden Haftung gem. § 662 eingegangen worden[383]. Hier wie

- - -

376) vgl. Lotter, 137; Schlegelberger-Liesecke § 646, Rdnr.3; Röhreke, Hansa 1951,1465 (1465)

377) Schlegelberger-Liesecke, Röhreke a.a.O.; Gramm § 646,Anm. II,1 (164); Deloukas, 54; Prüssmann § 646, Anm.B,3; Wüstendörfer, SHR, § 23,II,4b, beta (303); Gütschow, HansRZ 1924,887 (897)

378) vgl. statt aller Rosenberg § 114,III,2 (557); Baumbach-Lauterbach, Anh. nach § 282,Anm.2

379) vgl. statt aller Rosenberg (Beweislast),124ff

380) Gramm § 646,Anm.II,2 (165); Prüssmann a.a.O.

381) SHR, § 23,II,4b, beta (303)

382) HR, 26

383) vgl oben Seite 115

dort ist sie jedoch abzulehnen, da andernfalls der Zweck der zwingenden Haftung, die Beweisvermutung des Konnossements und damit auch die hierauf beruhende Beweislastverteilung zu sichern und der vorherigen Parteivereinbarung zu entziehen[384], umgangen würde[385].

In der vorbehaltlosen Entgegennahme des Konnossements durch den Ablader kann allenfalls ein Indiz zugunsten der Behauptungen des Verfrachters liegen, zu dem je nach den Umständen des Einzelfalles weitere hinzutreten müssen[386]. Die Verteilung der Behauptungs- und Beweislast selbst wird hiervon nicht berührt.

Der herrschenden Meinung, nach der der Verfrachter die Behauptungs- und Beweislast hinsichtlich der Voraussetzungen der Unbekannt-Klauseln zu tragen hat, ist also zu folgen. Sie entspricht dem Sinn der zwingenden Haftung, beugt Mißbräuchen vor[387] und trägt dazu bei, die Glaubwürdigkeit des Konnossements als handelsrechtliches Traditionspapier zu erhalten[387].

Wegen seiner größeren Sachnähe wird der Verfrachter durch diesen Beweis auch nicht unbillig belastet[388]. Immerhin gehen die verladenen Güter durch seine Kontrolle, und er kann hier Beweismittel wie etwa einen Bericht des Ladungsoffiziers ohne weiteres sicherstellen[389]. Schließlich ist auch nicht zu verkennen, daß ihm das Gesetz in dem speziellen Fall des § 645 Abs.II, Nr.2,1.Halbsatz einen relativ breiten Spielraum zur Aufnahme einer Unbekannt-Klausel beläßt, indem es insoweit auf einen s u b j e k t i v e n Maßstab abstellt[390].

- - -

384) Schlegelberger-Liesecke § 646,Anm.4; Lotter,130; Schnitter, 44, 157; Röhreke Hansa 1951,1464; BGH v.26.9.57, BGHZ 25, 250 (264)

385) Prüssmann § 646,Anm.B,3; Gramm §646,Anm.II,1 (164)

386) Lotter, 138; Prüssmann a.a.O.

387) Deloukas,54; Lebuhn, Neuzeitl.Konn.fragen, 46

388) Lotter, 138f; Deloukas, 54f

389) vgl.Schlegelberger-Liesecke § 646,Rdnr.3; Lotter, 139

390) Deloukas, 55; vgl. im übrigen oben Seite 102

2) Ausschluß der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung

Es liegt auf der Hand, daß die Unbekannt-Klauseln nicht nur die gesetzliche Beweisvermutung betreffen. Der Verfrachter bringt durch die Aufnahme eines solchen Zusatzes in das Konnossement z u g l e i c h deutlich zum Ausdruck, daß er insoweit in j e d e r Beziehung nicht für die Richtigkeit der betreffenden Angaben einstehen will[391]. Die Unbekannt-Klauseln haben daher z u g l e i c h auch die Bedeutung einer Freizeichnung von der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung[391].

In Anbetracht der erheblichen Bedeutung dieser Haftung für die Ladungsseite - Wüstendörfer[392] spricht hier von einem "Schutzpfeiler der Ladungsinteressenten" - erscheint es jedoch fraglich, ob und in welchem Umfang eine Freizeichnung von der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung überhaupt zulässig ist.

Diese Frage wird im Schrifttum nicht einheitlich beantwortet. Während einerseits Wüstendörfer[393] annimmt, daß hier eine Freizeichnung s c h l e c h t h i n gem. § 662 unzulässig sei, gehen Deloukas[394] und obiter dictum wohl auch J.v.Gierke[395] offenbar davon aus, daß sie nur in den gem. §§ 662,656 zulässigen Fällen möglich sein soll, während die zwingende Haftung gem. § 662 schließlich von der absolut herrschenden Meinung für völlig unanwendbar gehalten wird[396]. Hiernach findet diese Freizeichnung nur in allgemein bürgerlich-rechtlichen Grundsätzen ihre Begrenzung.

- - -

391) vgl. BGH v.2.2.61, BGHZ 34,216 (21[illegible]); Liesecke, Hansa 1961,345 (346); Capelle, HansRGZ 1943,A,26 (43)

392) SHR, § 23,III,8d (321)

393) a.a.O.; ebenso im Erg. Kuhl, Hans RZ 1926,571(572ff)

394) 49 ff

395) § 85,VIII,2a,gamma (618); V,1c (614)

a) Einschränkung der Freizeichnung
durch zwingendes Seefrachtrecht

Der Vorzug der engen, auf die zwingende seefrachtrechtliche Haftung des Verfrachters abstellenden Auffassung Wüstendörfers liegt, vom Ergebnis her gesehen, darin, daß hier ein umfassender, die beweisrechtliche Sicherung sinnvoll ergänzender Schutz der Ladungsinteressenten erreicht wird. Dies wird teilweise auch von Vertretern der herrschenden Meinung als wünschenswertes, allerdings ihrer Meinung nach de lege lata noch nicht verwirklichtes Ziel angesehen[397].

Die Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung wird jedoch in § 662 nicht erwähnt, so daß es zweifelhaft erscheint, ob sie in den Bereich der dort angeordneten zwingenden Haftung fällt. Als eigentliche Haftungsvorschriften werden in § 662 vielmehr nur die §§ 606 f genannt. Wüstendörfer[398] geht jedoch davon aus, daß die Haftung wegen unrichtiger Konnossementsausstellung in den "etwas undurchsichtig" gefaßten §§ 606 f sinngemäß mitenthalten sei und begründet dies damit, daß die Haager Regeln und ihnen folgend das deutsche Seefrachtrecht eine Freizeichnung von "kommerziellem Verschulden"[399] generell unterbinden wollten.

Dieses Zurückgreifen auf die Gegenüberstellung von kommerziellem Verschulden einerseits und nautisch-technischem Verschulden andererseits[399] zum Zwecke

- - -

396) Schaps-Abraham § 656, Anm.17;Schlegelberger-Liesecke § 656,Rdnr.20;Prüssmann § 656,Anm.G, 7a; Gramm § 656,Anm.II,2a(172);Liesecke Hansa 1961, 345 (346f);Sieg MDR 1961,299;Capelle HansRGZ,A, 26(38);BGH v.27.10.60,BGHZ 33,364(368);HansOLG Hgb.v.23.12.58,Hansa 1959,1708

397) vgl.z.B. Liesecke a.a.O.;Schaps-Abraham § 656, Anm.17 a.E.

398) SHR, § 23,III,8 d(321)

399) vgl.hierzu oben S. 17

der Ausfüllung der §§ 606 f erscheint zunächst überzeugend. Die Argumentation steht und fällt jedoch mit dem Sinngehalt des Begriffs des kommerziellen Verschuldens.

Wüstendörfer[400] versteht hierunter jede mangelhafte Erfüllung kaufmännischer Pflichten des Ladungsdienstes aus dem Frachtvertrag. Hierzu aber gehöre als geradezu typischer Fall die fehlerhafte Konnossementserteilung.

Dieser Interpretation des Begriffs des kommerziellen Verschuldens kann jedoch nicht gefolgt werden. Ihr ist zwar zuzugeben, daß sie nach dem Sprachgebrauch des täglichen Lebens dem Wortsinn dieses Begriffes entsprechen dürfte. Das G e s e t z hingegen geht von einem a n d e r e n Begriff des kommerziellen Verschuldens aus. Es handelt sich hierbei zwar um keinen echten Gesetzesbegriff, denn er wird vom Gesetz selbst nicht gebraucht. Auch in den Haager Regeln ist er nicht enthalten. Der Begriff dient vielmehr Praxis und Lehre zur schlagwortartigen Umschreibung der im einzelnen in den Haager Regeln bzw. im Seefrachtrecht des Handelsgesetzbuchs niedergelegten zwingenden Vorschriften über die Verfrachterhaftung. Von d i e s e n hat also eine Auslegung des Begriffs des kommerziellen Verschuldens auszugehen.

Im Seefrachtrecht des Handelsgesetzbuchs wird die Verfrachterhaftung jedoch, ebenso wie in den Haager Regeln, nur in Bezug auf den Beförderungsvorgang selbst geregelt[401]. Die hierfür maßgebenden Vorschriften der §§ 606 f betreffen demgemäß n u r die eigentliche Ladungsbehandlung[402], wie sich bereits aus der kasuistischen Aufzählung in § 606, Satz 1

- - -

400) a.a.O.

401) Sieg MDR 1961, 299

402) Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr. 20; Gramm § 656, Anm. II, 2 a (172)

ergibt. Eine ähnliche Aufzählung enthalten Art. II und III § 2 HR. Die Haftung wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung ist hiervon grundsätzlich verschieden[403]. Sie beruht auf allgemein bürgerlich-rechtlichen Haftungsgrundsätzen und wird von den in § 662 Abs. I, Satz 1 zu zwingendem Recht erklärten §§ 606 f n i c h t umfaßt. Beide Haftungsarten werden seit jeher voneinander getrennt[404]. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus den Materialien zum Seefrachtgesetz 1937. Die amtliche Begründung[405] zu diesem auf den Haager Regeln beruhenden Gesetz läßt vielmehr deutlich erkennen, daß in den §§ 606 f, 662 nur an die eigentliche Ausführung der Beförderung, nicht aber auch an die Erklärungen des Verfrachters im Konnossement gedacht worden ist[406].

Somit beschränkt sich auch der Begriff des "kommerziellen Verschuldens" als formelartige Kennzeichnung der gesetzlichen Regelung auf die mit der Ladungsbehandlung zusammenhängenden Haftungstatbestände der §§ 606 f, während die bürgerlich-rechtliche Haftung für unrichtige Konnossementsausstellung von ihm nicht erfaßt wird[407]. Auch dies wird in der amtlichen Begründung zum Seefrachtgesetz 1937[405] deutlich hervorgehoben, wo es sinngemäß heißt, das Gesetz übernehme in §§ 606, 607, 662 (!) die Haftung für das sog. kommerzielle Verschulden[408].

Auf diese Begrenzung des Begriffs des kommerziellen Verschuldens auf die Haftung für schuldhaft schlechte

- - -

403) vgl. z.B. Schaps-Abraham § 656, Anm.17;Lotter,170

404) BGH v.27.10.60, BGHZ 33, 364(368);Sieg MDR 1961, 299;Lotter, 161;vgl.für das anglo-amerikan.Recht Götz, 170 f

405) Dt.Reichsanzeiger Nr.186 v.14.8.1937 unter II 3a, abgedr.bei Gramm, 78

406) BGH a.a.O.;Lotter, 162;Deloukas, 22

407) Prüssmann § 656, Anm.G, 7 a

408) vgl. auch Deloukas, Lotter a.a.O.

Ladungsbehandlung hat früher im übrigen Wüstendörfer[409] selbst hingewiesen, indem er hierunter nur das "Verschulden in der speziellen Ladungsbehandlung und die fehlende Fürsorge für Seetüchtigkeit" verstanden wissen wollte, worauf Deloukas[410] mit Recht hinweist. Wüstendörfer[409] hat es darüber hinaus seinerzeit sogar ausdrücklich als zweifelhaft bezeichnet, ob hierunter auch Nachlässigkeiten und Falschangaben bei der Konnossementsausstellung fallen könnten.

Die spätere Auffassung Wüstendörfers, nach der die Freizeichnung des Verfrachters von der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung durch Unbekannt-Klauseln als Freizeichnung von kommerziellem Verschulden gem. §§ 662, 606 f schlechthin unzulässig sein soll, ist also abzulehnen.

Aber auch §§ 656 Abs. II, 662 vermögen die Freizeichnung von dieser Haftung nicht zu beschränken. Diese Auffassung, von der offenbar v. Gierke[411] ausgeht und der auch Liesecke[412] zuzuneigen scheint, würde dazu führen, daß eine solche Freizeichnung nur in denjenigen Fällen wirksam wäre, in denen auch ein Ausschluß der gesetzlichen Beweisvermutung zulässig ist. Der Vorteil dieser Auffassung würde einmal darin liegen, daß auch hier den Ladungsinteressenten ein umfassender Schutz gewährt würde. Zum anderen würde das rechtliche "Schicksal" der Unbekannt-Klauseln trotz ihrer Doppelfunktion[413] immer e i n h e i t l i c h zu beurteilen sein.

Die Haftung wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung hat jedoch (an sich) mit der Beweisvermutung des

- - -

409) Studien, 504

410) a.a.O., 21

411) § 85, VIII, 2a, gamma (618);V, 1c(614);vgl.auch oben S. 127

412) Hansa 1961,345(346);ähnlich auch Deloukas, 49ff

413) vgl. hierzu oben S. 127

§ 656 Abs. II unmittelbar nichts zu tun[414]. Die Beweisvermutung und ihr nur in bestimmten Ausnahmefällen möglicher Ausschluß gehören zu der seefrachtrechtlichen Receptumshaftung des Verfrachters, während die Freizeichnung von der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung der Beseitigung der bürgerlich-rechtlichen Haftung im übrigen gilt[415]. Wegen dieser Verschiedenheit beider Haftungsprinzipien können die speziell seefrachtrechtlichen Gründe, die zu der engen Begrenzung eines Ausschlusses der gesetzlichen Beweisvermutung geführt haben, nicht auch auf die Freizeichnung von der allgemein bürgerlich-rechtlichen Haftung des Verfrachters herangezogen werden.

Weitere der in § 662 aufgezählten, zu zwingendem Recht erklärten Vorschriften kommen für eine Einschränkung der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung nicht in Betracht. Daher ist der herrschenden Meinung[416] dahingehend zu folgen, daß die Freizeichnung von dieser Haftung k e i n e n speziellen seefrachtrechtlichen, sondern vielmehr n u r den allgemein bürgerlich-rechtlichen Beschränkungen unterliegt.

b) Bürgerlich-rechtliche Einschränkungen

Wie jede andere rechtsgeschäftliche Vereinbarung, so unterliegt auch die Freizeichnung des Verfrachters von seiner Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung durch die Unbekannt-Klauseln den allgemeinen Grenzen der guten Sitten (§ 138 BGB) und von Treu und Glauben (§ 242 BGB)[417]. Hierauf wurde

- - -

414) Sieg MDR 1961, 299;Schaps-Abraham § 656,Anm.12; ähnl.Schlegelberger-Liesecke § 656,Rdnr.20

415) Lotter, 170 f;Sieg a.a.O.

416) siehe oben S. 127, Fußn. 396)

417) Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr.20;Schaps-Abraham § 656, Anm.17;Deloukas, 44ff;Liesecke Hansa 1961, 345(347);BGH v.2.2.61,BGHZ 34,216 (219)

bereits bei der Untersuchung der Zulässigkeit eines Ausschlusses der gesetzlichen Beweisvermutung hingewiesen[418]. Diese Ausführungen gelten hier entsprechend; sie sind jedoch noch ergänzungsbedürftig.

Es ist wünschenswert, der Ladungsseite die Ansprüche gegen den Verfrachter aus schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung so weit wie möglich zu erhalten, um ihr insoweit einen wirksamen, die frachtvertragliche Haftung ergänzenden Schutz zu gewähren[419]. Da dies de lege lata durch die zwingenden Schutzvorschriften des Seefrachtrechts im Handelsgesetzbuch nach dem Bisherigen nicht erreicht worden ist, bleibt zu prüfen, inwieweit man sich hier auf allgemeine bürgerlich-rechtliche Freizeichnungsgrenzen stützen kann.

Eine solche Grenze liegt zunächst in dem allgemeinen Verbot der Freizeichnung von eigenem Vorsatz in § 276 Abs. II BGB[420]. Dies betrifft jedoch unmittelbar nur die Person des Verfrachters, also den Reeder oder Ausrüster, nicht aber seine Hilfspersonen, wie z.B. den Kapitän oder die Reedereiagenten. Dies folgt aus § 278, Satz 2 BGB.

Eine erheblich weiter reichende Begrenzung der Freizeichnungsmöglichkeit ergibt sich jedoch aus den allgemeinen Grundsätzen, die die Rechtsprechung für die Freizeichnung durch Formularklauseln in Allgemeinen Geschäftsbedingungen entwickelt hat. Insoweit gilt für den Ausschluß der Haftung wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung durch Konnossementsklauseln

- - -

418) s. oben S. 116
419) vgl. auch oben S. 128 u.dort Fußn. 397)
420) vgl. Deloukas, 44;Prüssmann § 663, Anm.C, 2 b

nichts Besonderes. Nach dieser Rechtsprechung ist aber nach den Grundsätzen von Treu und Glauben in jedem Fall eine formularmäßige Freizeichnung von eigenem groben Verschulden (!) oder dem leitender Angestellter (!) unzulässig[421]. Hier wird also sowohl sachlich (auch grobe Fahrlässigkeit) als auch personell (auch leitende Angestellte) die Freizeichnungsgrenze des § 276 Abs. II BGB überschritten. Dieser Grundsatz gilt auch dann, wenn der Schuldner, also hier der Verfrachter, k e i n e Monopolstellung einnimmt[422].

Auch von dieser Freizeichnungsgrenze wird allerdings die Person des Kapitäns n i c h t erfaßt, sofern er nicht ausnahmsweise zugleich Mitreeder oder z. B. Prokurist des Unternehmens des Verfrachters ist[423]. Der Kapitän als solcher wird von Rechtsprechung und Lehre nicht als "leitender Angestellter" angesehen[423][424], da er nicht "das Gesamtunternehmen oder Teile desselben nach eigenem Ermessen zu lenken berufen"[425] ist. Dasselbe gilt z.B. auch von Reedereiagenten[426].

Hiernach könnte sich also der Verfrachter trotz dieser von der Rechtsprechung zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen vorgenommenen Einschränkungen der

- - -

421) BGH v.29.10.62,BGHZ 38,183(185f);v.6.3.56,BGHZ 20, 164(167);v.13.3.56 NJW 1956,1066f;v.2.4.62 NJW 1962,1195(1196);v.14.7.60 Hansa 1960, 2630(2631f) mit zust.Anm.Lindner (2632);HansOLG Hbg.v.28.4.66 VersR 1968,552(553);v.6.5.65 Hansa 1966,187(188); vgl.auch Prüssmann § 663,Anm.C,2c;vor § 556,Anm.V, C,3;i.übr.allgemein:Palandt-Heinrichs § 276,Anm. 5b,bb

422) vgl.Prüssmann a.a.O.;allgemein:BGH v.29.10.62, BGHZ 38,183(185);Palandt-Heinrichs § 276,Anm.5b,bb

423) vgl.Prüssmann § 663,Anm.C,2c;2d,aa

424) RG v.8.7.31 HansRGZ 1931,B,499(503f);vgl.auch BGH v.13.3.56 NJW 1956,1065(1067);ähnl.RG v.21.1.28, RGZ 120,42;vgl.auch Deloukas,47;Leo HansRGZ 1932, A,643f

425) so RG v.8.7.31 a.a.O.

426) vgl.Deloukas, 47

Freizeichnungsmöglichkeiten auch weiterhin wirksam durch Unbekannt-Klauseln von j e d e m Verschulden, also auch von Vorsatz, seitens des Kapitäns oder der Reedereiagenten freizeichnen.

Dies erscheint jedoch sachlich nicht als gerechtfertigt[427]. Einmal ist speziell für die Person des Kapitäns festzustellen, daß er den Verfrachter und Unternehmer aufgrund seiner weitreichenden gesetzlichen und vertraglichen Befugnisse im Rechtsverkehr mit dem Schiff weitestgehend bereits kraft seines Amtes zu vertreten vermag. Seine gesetzlichen Befugnisse dürften de lege ferenda - z.B. durch die zu erwartende Aufhebung des § 529[428] - noch erheblich erweitert werden[429]. Da das Handeln des Kapitäns somit in weiten Bereichen demjenigen des Unternehmers selbst völlig gleichwertig ist - hierin sieht z.B. Prüssmann[430] das Kriterium für den Begriff des leitenden Angestellten -, ist nicht recht einzusehen, weshalb man den Kapitän nicht zu den leitenden Angestellten i.S. der genannten Rechtsprechung zählen sollte[431].

Die von dieser Rechtsprechung offen gelassene Freizeichnungsmöglichkeit ist jedoch vor allem auch im Hinblick auf die Praxis des Ladungsdienstes und der Konnossementsausstellung selbst nicht gerechtfertigt.

Die Konnossemente werden regelmäßig von Vertretern des Verfrachters ausgestellt, und zwar entweder von seinen Reedereiagenten oder aber vom Schiffskapitän

- - -

427) so im Ergebnis auch Prüssmann § 663,Anm.C,2d,aa

428) vgl.Art. 1,Nr.13 d.Regierungsentwurfs f.ein Seerechtsänderungsgesetz v.18.12.1970,Bundesratsdrucksache Nr.19/71 v.8.1.1971

429) vgl.die Begründung zu Art.1, Nr.13 d.Regierungsentwurfs a.a.O.,S.23

430) Prüssmann a.a.O.

431) so im Ergebnis auch Möring HansRGZ 1932, A,439f

selbst. Letzterer ist zu dieser Vertretung wiederum von Gesetzes wegen kraft seines Amtes berechtigt (§ 642 Abs. IV).

Da Kapitän oder Reedereiagent bei der Ausstellung des Konnossements ersichtlich in Vertretung des Verfrachters handeln, kommt es bei Streitigkeiten darüber, ob ein Fall von schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung vorliegt, gerade auf i h r Verhalten und i h r e Kenntnis an. Dies ergibt sich bereits aus der allgemeinen Vorschrift des § 166 Abs. I BGB, nach der es für die Kenntnis bzw. das Kennenmüssen gewisser Umstände nicht auf die Person des Vertretenen, hier also des Verfrachters, ankommt, sondern allein auf die des Vertreters. Hierbei ist einerlei, ob das Vertretungsverhältnis aufgrund eines Rechtsgeschäftes oder bereits, wie hier beim Kapitän, kraft Gesetzes besteht[432]. Diese Vorschrift gilt für a l l e Hilfspersonen, deren sich ein Geschäftsherr als Vertreter bedient[433].

Wenn es aber bei der Haftung des Verfrachters für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung somit regelmäßig auf das Verhalten und auch auf das Verschulden derjenigen Personen ankommt, die das Konnossement für den Verfrachter tatsächlich ausgestellt haben, so würde diese Haftung praktisch gegenstandslos, wenn sich der Verfrachter für jedes Verschulden dieser Personen formularmäßig freizeichnen könnte. Ein solcher Ausschluß der Haftung würde nicht nur eine unbillige Einschränkung der Rechte der Ladungsinteressenten, sondern sogar einen Mißbrauch der Vertragsfreiheit darstellen[434].

- - -

432) vgl.allgemein Soergel-Siebert (Schulze-v.Lasaulx) § 166,Rdnr. 4

433) Soergel-Siebert a.a.O., Rdnr.6

434) so i.Erg.auch Liesecke Hansa 1961, 345(347),allerdings nur für den Haftungsausschluß für V o r s a t z bei Hilfspersonen

Daher ist davon auszugehen, daß nicht nur die formularmäßige Freizeichnung von eigenem groben Verschulden und dem leitender Angestellter in Konnossementen nach den Grundsätzen von Treu und Glauben unzulässig ist, sondern daß sich dieses Verbot a u c h auf die klauselmäßige Freizeichnung von grobem Verschulden derjenigen Vertreter des Verfrachters bezieht, deren er sich bei der Konnossementsausstellung bedient hat.

Zu einem ähnlichen Ergebnis, allerdings bezogen auf Verletzungen von Obhutspflichten hinsichtlich anvertrauter Sachen, gelangt für die Person des Kapitäns auf anderem Wege auch Prüssmann[435], der insoweit auf zwei Entscheidungen des Bundesgerichtshofs[436] verweist, in denen die Gesichtspunkte von Treu und Glauben ebenfalls zur Unwirksamkeit einer Freizeichnungsklausel in Allgemeinen Geschäftsbedingungen geführt hatten.

Nur auf diese Weise kann man sicherstellen, daß den Ladungsinteressenten, insbesondere dem Empfänger der Güter, Ansprüche aus der Haftung des Verfrachters für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung gerade in solchen Fällen erhalten bleiben, in denen das Nichtzutreffen der aufgenommenen Angaben für den das Konnossement unterzeichnenden Kapitän oder Reedereiagenten offensichtlich gewesen ist oder offensichtlich sein mußte.

Auch ausländische Rechtsordnungen schließen, allerdings auf anderem, nach deutschem Recht nicht gangbarem Wege, eine Freizeichnung des Verfrachters in solchen Fällen aus. So wird sie z.B. im französischen Recht unter Hervorhebung des Schutzes des öffentlichen Glaubens von Konnossementen[437] in Fällen

- - -

435) § 663, Anm.C, 2d, aa

436) BGH v.29.10.56, BGHZ 22, 109(117ff);v.29.9.60, BGHZ 33,216(219f)

437) vgl.hierzu Sieg MDR 1956, 708 (711)

einer "disproportion évidente" zwischen den Abladungs- und den in das Konnossement aufgenommenen Tatsachen ausgeschlossen[438].

3) Formell-inhaltliche Anforderungen an Unbekannt-Klauseln

Die bisherige Untersuchung bezog sich allein auf die Frage, w a n n und inwieweit der Verfrachter die Beweisvermutung des Konnossements und seine Haftung wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung durch Unbekannt-Klauseln ausschließen kann.

Nachdem dies geklärt ist, bleibt nunmehr zu prüfen, w i e dieser Ausschluß in der Praxis zu erfolgen hat. Hierbei geht es darum, w i e die Unbekannt-Klauseln aussehen müssen, mit denen der Verfrachter die gesetzliche Vermutung und seine Haftung für unrichtige Konnossementsausstellung ausschließen kann.

Im Bisherigen war ganz pauschal immer von "Unbekannt-Klauseln" schlechthin die Rede. Diese Bezeichnung ist jedoch nur ein Sammelbegriff, unter dem man allgemein z w e i v e r s c h i e d e n e Arten von Unbekannt-Klauseln zusammenfaßt: die sog. einfachen Unbekannt-Klauseln einerseits und die sog. begründeten Unbekannt-Klauseln andererseits.

Beide Arten unterscheiden sich, wie schon aus ihrer Bezeichnung hervorgeht, dadurch, daß sich der Verfrachter bei der einen mit der schlichten Feststellung begnügt, die Angaben seien ihm unbekannt, o h n e zugleich einen Grund hierfür anzugeben[439], während dieser bei den begründeten Unbekannt-Klauseln i n der Klausel selbst

- - -

438) vgl.Ripert, 665;Liesecke Hansa 1961, 345(346);vgl. auch Sieg a.a.O.

439) vgl.die Beispiele oben S. 107

in knapper Form m i t g e t e i l t wird, wie z.B.:

"Zahl unbekannt, weil nicht zugezählt"[440)]

"Gewicht unbekannt, weil nicht zugewogen"[440)]

"Merkzeichen unbekannt, weil nicht gehörig angebracht"440)

"Ladung empfangen 10 Minuten vor Abfahrt, Nachprüfung unmöglich"441)

"Gewicht nicht kontrolliert, da aus Leichtern übernommen"442)

Während den sonstigen Unterschieden in der Formulierung von Unbekannt-Klauseln keine besondere rechtliche Bedeutung zukommt[443)], führt die Aufspaltung dieser Konnossementszusätze in begründete und unbegründete Klauseln nach in Deutschland herrschender Rechtsprechung und Lehre zu durchaus verschiedenen Rechtsfolgen hinsichtlich der rechtlichen Wirksamkeit dieser Klauseln.

So sollen hiernach in bestimmten Fällen trotz Vorliegens der die Aufnahme einer Unbekannt-Klausel gestattenden tatbestandlichen Voraussetzungen, also bei "an sich" zulässigen Klauseln, n u r b e g r ü n d e t e Unbekannt-Klauseln wirksam sein, während in anderen Fällen auch die Aufnahme einer einfachen Unbekannt-Klausel genügen würde.

a) Die von der herrschenden Meinung .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.- vertretene Auffassung .-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.

Nach der in der deutschen Rechtsprechung und Lehre herrschenden Auffassung findet die Frage nach den formell-inhaltlichen Anforderungen für wirksame Unbekannt-Klauseln in den vier Fallgruppen, in denen unsere Rechtsordnung diese Klauseln zuläßt, keine einheitliche Antwort. Bei diesen vier Fallgruppen handelt es sich, um

- - -

440) Beispiele von Deloukas, 51

441) Beispiel von Schlegelberger-Liesecke § 646, Rdnr.2

442) Beispiel von Prüssmann § 646, Anm.B, 2

443) vgl. oben S. 107

dies zu wiederholen, (1.) um den Ausschluß der gesetzlichen Beweisvermutung gem. §§ 656 Abs. II, Satz 2, Nr.1, 646[444], (2.) um denjenigen gem. § 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 2[445], (3.) um den Ausschluß der Beweisvermutung bei Fehlen der gebundenen Aufnahmepflicht i.S. von § 645 Abs. I[446] sowie (4.) um den Ausschluß der Haftung des Verfrachters wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung[447].

Bei dem Ausschluß der Beweisvermutung in der ersten Fallgruppe genügt das tatsächliche Vorliegen der in § 645 Abs. II aufgezählten, den Verfrachter zur Aufnahme einer Unbekannt-Klausel berechtigenden Sachverhalte nach der absolut herrschenden Meinung allein n i c h t , um die Klausel als rechtswirksam ansehen zu können. Die Klausel soll hier vielmehr nur dann gültig sein, wenn sie z u g l e i c h auch den Rechtsgrund angibt, der zu ihrer Aufnahme geführt hat[448]. Nach dieser Ansicht ist also ein gem. §§ 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1, 646 erfolgender Ausschluß der gesetzlichen Beweisvermutung durch u n b e g r ü n d e t e Unbekannt-Klauseln n i c h t möglich[448].

Demgegenüber läßt die herrschende Meinung bei Unbekannt-Klauseln, deren Aufnahme auf § 656 Abs. II, Satz 2, Nr.2

- - -

444) vgl. oben S. 109 f

445) vgl. oben S. 110 f

446) vgl. oben S. 113 f

447) vgl. oben S. 127 ff

448) Schaps-Abraham § 646, Anm.1;Schlegelberger-Liesecke § 646,Rdnr.2,3,4;Prüssmann § 646, Anm.B,1a,2;Gramm § 646,Anm.I(164);Wüstendörfer,SHR,§ 23,II,4b,beta (305);Deloukas, 51f;Lotter, 133;Ehlers HansRGZ 1938, A,249(264f);Capelle HansRGZ 1943,A,26(28);Röhreke Hansa 1951,1464(1465);Lebuhn, Neuzeitliche Konnossementsfragen, 45f;Schnitter, 166f;Liesecke Hansa 1961, 345f;Hansa 1965,1898(1900);BGHv.26.9.57,BGHZ 25,250 (261ff);vom 27.10.60,BGHZ 33,364(369);v.2.2.61,BGHZ 34,216(219);HansOLG Hbg.v.23.12.58,Hansa 1959,1708; v.13.12.55,Hansa 1956,2336

beruht, entsprechend dem Wortlaut des Gesetzes a u c h u n b e g r ü n d e t e Unbekannt-Klauseln für den wirksamen Ausschluß der Beweisvermutung genügen[449].

Dasselbe, also Genügen auch einfacher Unbekannt-Klauseln, soll auch bei der dritten Fallgruppe gelten, also in denjenigen Fällen, in denen eine gebundene Aufnahmepflicht des Verfrachters hinsichtlich der mit dem Vorbehalt versehenen Angaben von vornherein nicht bestand[450]. Dies ist über die in § 645 Abs. I nicht genannten Angaben hinaus[451] z.B. auch dann der Fall, wenn es sich um ein Konnossement handelt, das gem. Artikel 2 der DVO vom 5. Dezember 1939[452] zum Seefrachtgesetz 1937 nicht dem räumlichen Geltungsbereich des § 662 unterfällt[453].

Schließlich sollen nach der überwiegend vertretenen Meinung auch für den Ausschluß der Haftung wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung (4. Fallgruppe) die e i n f a c h e n Unbekannt-Klauseln genügen[454]. Diese Meinung ist allerdings nicht unbestritten; nach anderer Auffassung[455] sollen insoweit vielmehr nur begründete Unbekannt-Klauseln einen wirksamen Haftungsausschluß herbeiführen können.

Diese von der herrschenden Meinung vorgenommene Differenzierung, nach der in bestimmten Fällen n e b e n den gesetzlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für die

- - -

449) Prüssmann § 645,Anm.B, 2;Schlegelberger-Liesecke § 656, Rdnr.12;§ 645,Rdnr.2

450) Prüssmann § 645,Anm.B, 3a;§ 646, Anm.B, 2;Schlegelberger-Liesecke § 646, Rdnr.2

451) vgl.hierzu oben S. 100f, 113f

452) RGBl.1939, I,2501

453) vgl.Prüssmann § 646, Anm.B,1c;§ 662,Anm.E

454) Capelle HansRGZ 1943,A,26(39);Prüssmann § 656,Anm.G, 7a;Schlegelberger-Liesecke § 656,Rdnr. 20;Lotter,171; Liesecke Hansa 1961,345(346);ausdrückl.offen gelassen BGH v.2.2.61,BGHZ 34,216(219)

455) Deloukas, 49ff, 55;andeutungsweise auch BGH v.27.10. 60, BGHZ 33,364(370)

Aufnahme einer Unbekannt-Klausel auch besondere f o r m e l l e Anforderungen erfüllt sein müssen, ist jedoch sachlich nicht gerechtfertigt, wie durch die folgenden Überlegungen aufgezeigt werden soll.

b) Versuch einer Widerlegung der für den teilweisen Begründungszwang vorgebrachten Argumente

Ein Begründungszwang für Unbekannt-Klauseln kommt nach dem Vorigen in zwei Fallgruppen in Betracht: einmal entsprechend der herrschenden Meinung beim Ausschluß der Beweisvermutung gem. §§ 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1, 646, sowie zum anderen nach der insbesondere von Deloukas[456] vertretenen Auffassung beim Ausschluß der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung.

Hiervon fällt die Widerlegung der letzteren Auffassung nicht schwer: Deloukas[456] geht davon aus, daß eine Freizeichnung von der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung n u r dann zulässig sei, wenn einer der Ausnahmetatbestände des § 656 Abs. II, Satz 2 vorliege. Demgegenüber wurde aber bereits festgestellt[457], daß diese Haftung keinen seefrachtrechtlichen Freizeichnungsbeschränkungen unterliegt, da sie nicht seefrachtrechtlicher, sondern allgemein bürgerlich-rechtlicher Natur ist. Der Verfrachter kann sich also von dieser Haftung freizeichnen, auch ohne daß hierfür ein besonderer Ausnahmetatbestand vorliegen müßte. Da eine Freizeichnung somit ganz allgemein möglich ist und nicht das

- - -

456) a.a.O.
457) vgl. oben S. 128 ff

Vorliegen eines besonderen "Grundes" erfordert, kann insoweit auch kein Begründungszwang in Betracht kommen. Der überwiegend vertretenen Meinung, die für den Ausschluß der Haftung wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung auch die einfachen Unbekannt-Klauseln genügen läßt[458], ist somit zuzustimmen.

Schwieriger ist jedoch die Widerlegung des von der herrschenden Meinung geforderten Begründungszwangs bei der e r s t e n der beiden genannten Fallgruppen, also bei Unbekannt-Klauseln, die auf §§ 656 Abs. II, Satz 2, Nr.1, 646 beruhen:

Hier müssen besondere "Gründe" vorliegen, wenn die Unbekannt-Klausel wirksam sein und die gesetzliche Vermutung ausschließen soll. Dafür, daß die Klausel die Gründe in d i e s e m Fall zugleich aber auch angeben muß, führt die herrschende Meinung eine ganze Reihe von Argumenten ins Feld, die sich jedoch, insgesamt gesehen, nicht als stichhaltig erweisen:

Die einzige unmittelbar im Gesetz vorhandene Stütze findet die herrschende Meinung in dem W o r t l a u t des § 646. Man folgt insoweit im Anschluß an Deloukas[459] der grammatikalischen Auslegung des § 646, nach der man den dort gewählten Begriff des "entsprechenden" Zusatzes nur so verstehen könne, daß sich ein solcher Zusatz jeweils ausdrücklich auf einen oder mehrere der in § 645 Abs. II aufgezählten Gründe beziehen müsse, so daß einem jeden dieser Gründe ein besonderer Zusatz entspreche[460]. Dementsprechend heißt es auch in der amtlichen Begründung[461] zum Seefrachtgesetz 1937 in Bezug auf § 646, daß der Verfrachter hier berechtigt sei, "einen Zusatz aufzunehmen, aus

- - -

458) vgl. oben S. 141, Fußn.454)

459) Deloukas, 51f

460) vgl. auch Schnitter, 158; Lebuhn, Neuzeitliche Konnossementsfragen, 46

461) Deutscher Reichsanzeiger Nr. 186 v. 14.8.1937

dem zu ersehen ist, daß ein Fall des § 645 Abs. II vorgelegen hat"[462].

Mit diesem grammatikalischen Argument, das oft sogar nur obiter dictum angeführt wird, begnügt sich bereits ein großer Teil des Schrifttums[463], wenn er insoweit auf das Erfordernis eines Begründungszwanges für Unbekannt-Klauseln hinweist, und wenn hierfür überhaupt ein Grund angegeben wird[463].

Hinter diesem recht formalistischen Argument stehen jedoch, meist unausgesprochen, noch weitere, wichtigere Gründe, die den Begründungszwang gerade in den Fällen des § 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1 rechtfertigen könnten.

Hier spielt vor allem die H i n w e i sfunktion der begründeten Unbekannt-Klauseln eine Rolle. Insoweit wird vereinzelt hervorgehoben, daß der Begründungszwang dem Empfänger der Güter im Einzelfall die nötige Aufklärung zu geben geeignet sei[464] und ihm klarmache, daß es sich bei der Aufnahme der Unbekannt-Klausel um eine zulässige Ausnahme gehandelt habe[465], denn die begründete Klausel lasse erkennen, daß im konkreten Fall die vom Gesetz aufgestellten Voraussetzungen gegeben gewesen seien[466]. Daß ein solcher Hinweis erforderlich sei, ergebe sich auch aus der Regelung des § 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 2, die Unbekannt-Klauseln nur bei ausweislich des Konnossements (!) verpackten Gütern zuläßt, denn auch dort weise das Konnossement selbst auf das Vorliegen eines Ausnahmefalles hin[467].

- - -

462) zitiert bei Schnitter, 167

463) so z.B. Wüstendörfer, SHR, § 23,II,4b,beta(303); Schaps-Abraham § 646,Anm.1;ganz ohne Begründung: Prüssmann § 646,Anm.B,1a,2;Schlegelberger-Liesecke § 646,Rdnr.2,3,4;Gramm § 646,Anm.I(164); Liesecke Hansa 1961,345f;Hansa 1965,1898(1900); Enlers HansRGZ 1938,A,249(264f)

464) Capelle HansRGZ 1943, A, 26(28)

465) Deloukas, 52;Lotter, 133

466) BGH v.26.9.57,BGHZ 25,250(264)

467) vgl. sinngemäß Röhreke Hansa 1951,1464(1465)

In diesem Zusammenhang wird auch besonders darauf hingewiesen[468], daß die Unbekannt-Klauseln gem.§ 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1 nur auf E i n z e lfälle zugeschnitten seien, wie dies bereits im vorigen anklang. Dieser Umstand gestatte aber nur spezielle, auf die Umstände des besonderen Falles abgestellte Klauseln, wie sie die begründeten Unbekannt-Klauseln darstellten, während die stereotypen, für alle Fälle gleichartigen einfachen Unbekannt-Klauseln hier bereits aus diesem Grunde ausscheiden müßten. Dies führt nach zum Teil vertretener Ansicht sogar dazu, daß man aufgestempelte, erst recht aber bereits vorgedruckte Unbekannt-Klauseln s c h l e c h t h i n und von vornherein als unwirksam ansehen will[469].

Ein weiteres Argument für das Erfordernis des Begründungszwanges hat schließlich der Bundesgerichtshof selbst aufgegriffen. Er hat in seiner Entscheidung vom 26. 9. 1957[470] ausgeführt, daß man den früheren, vor Inkrafttreten des Seefrachtgesetzes 1937 geltenden Rechtszustand wiederherstellen und dem Willen des Gesetzgebers, die Beweisvermutung des Konnossements der Parteidisposition zu entziehen, nicht gerecht werden würde, wenn man in den Fällen des § 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1 auch die einfachen und nicht nur die begründeten Unbekannt-Klauseln ausreichen ließe.

Gegenüber diesen Argumenten, die die herrschende Meinung für den Begründungszwang von Unbekannt-Klauseln in den Fällen des § 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1 anführt, ist jedoch folgendes festzustellen:

- - -

468) vgl. z.B. Röhreke, Capelle a.a.O.;Schlegelberger-Liesecke § 646, Rdnr.2;Wüstendörfer, SHR, § 23, III, 7, gamma(319)

469) vgl. z.B. Liesecke Hansa 1965, 1898 (1900);Cour de Cassation v. 2.12.63,DMF 1964,206f

470) BGHZ 25, 250(264f)

Die Regelung der §§ 656, 662, nach der der Ausschluß der gesetzlichen Beweisvermutung nur in bestimmten Sonderfällen zulässig ist, beruht auf dem Sinngehalt der Haager Regeln. Weder aus diesen, noch aus den der Übereinkunft vorausgegangenen Vorarbeiten und vorbereitenden Konferenzberichten ergibt sich jedoch das Begründungserfordernis, von dem die herrschende Meinung in Deutschland ausgeht[471]. Soweit man mit dieser § 646 dahingehend interpretiert, daß sich hieraus ein Begründungszwang für Unbekannt-Klauseln ergibt, geht die deutsche Regelung also über die Haager Regeln hinaus[472]. Wenn man dies berücksichtigt und sich ferner vergegenwärtigt, daß das deutsche Seefrachtrecht durch diese Vorschriften gerade an die Haager Regeln a n g e p a ß t werden sollte, so erscheint die Wortinterpretation des § 646 a l l e i n als ein recht schwaches Argument der herrschenden Meinung[473], sofern nicht andere hinzutreten.

Dies ist jedoch nicht der Fall, denn auch die Hinweisfunktion begründeter Unbekannt-Klauseln spielt nicht die Rolle, die ihr nach der herrschenden Meinung zukommen soll. Die Begründung der Klausel hat w e d e r eine materiell- n o c h eine prozessrechtliche Wirkung, denn sie nimmt selbst nicht an der gesetzlichen Beweiswirkung des Konnossements teil, wie bereits in anderem Zusammenhang hervorgehoben wurde[474]. Sie ändert oder erleichtert in keiner Weise zugunsten des Verfrachters die Beweisführungslast dafür, daß der angegebene Grund auch tatsächlich vorgelegen hat. Der Empfänger der

- - -

471) vgl. auch Dor, 83

472) so auch ausdrückl.BGH v.26.9.57,BGHZ 25,250 (263);vgl.auch Schnitter, 163

473) so i. Erg. auch Schnitter, 158

474) vgl. oben S. 121 ff

Güter hat also keinerlei Veranlassung, den vom Verfrachter angegebenen Grund als zutreffend hinzunehmen und sich hierdurch etwa von einer Schadensersatzklage gegen den Verfrachter abschrecken zu lassen. Wegen seiner rechtlichen Unverbindlichkeit kann dem begründenden Hinweis für den Empfänger auch keine besondere "Warnfunktion" zukommen, jedenfalls keine stärkere, als es auch bei nur einfachen Unbekannt-Klauseln der Fall ist. Vorsicht ist für ihn in jedem Falle o h n e h i n geboten, wenn er ein mit Unbekannt-Klauseln versehenes Konnossement erwirbt. Demnach kann es für ihn keinen Unterschied machen, ob die Klausel eine Begründung aufweist oder nicht: in jedem Fall bleibt völlig offen, ob t a t s ä c h l i c h einer derjenigen Ausnahmefälle vorliegt, in denen die Aufnahme einer Unbekannt-Klausel zulässig gewesen ist.

Darüber hinaus mißt aber auch die herrschende Meinung selbst dem Hinweis nicht die ausschlaggebende Bedeutung zu, die ihm wegen der Erkennbarkeit für den Empfänger offenbar zukommen soll. So soll ganz allgemein ein "andeutungsweiser" Hinweis genügen[475], wobei sich die Frage ergibt, inwieweit ein Empfänger, der ein Konnossement erworben hat, das mit der demnach offenbar zulässigen Klausel, das Gewicht habe nicht kontrolliert werden können, versehen ist, hierdurch tatsächlich darüber aufgeklärt worden ist, w e s h a l b eine solche Kontrolle nicht erfolgen konnte.

Darüber hinaus braucht auch von mehreren Gründen nur der H a u p tgrund angegeben zu werden[476]. Und schließlich geht auch der Bundesgerichtshof[477] selbst davon aus, daß durch den begründenden Hinweis des

- - -

475) Schlegelberger-Liesecke § 646,Rdnr.3;Prüssmann § 646,Anm.B,2;Wüstendörfer,SHR,§ 23,II,4b,beta (303);Lotter,133

476) HansOLG Hbg.v.23.12.58,Hansa 1959,1708

477) v.27.10.60,BGHZ 33,364(371);vgl.auch Schaps-Abraham § 656,Anm.17

Verfrachters nicht der Umfang seiner Freizeichnung begrenzt werde. So soll z.B. der begründende Hinweis "cargo having been received unweighed" keine Einschränkung der Freizeichnung etwa dahin enthalten, daß nur solche Angaben unverbindlich sein sollten, die auf der fehlenden Zuwiegung der Güter beruhen[478].

Auch der weitere Einwand, begründete Unbekannt-Klauseln seien deswegen erforderlich, weil §§ 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1, 646 auf den konkreten E i n z e lfall abstellten, ist nicht stichhaltig. Diese Auffassung geht sowohl in tatsächlicher wie auch in rechtlicher Hinsicht fehl.

Einmal ist nicht recht einzusehen, weshalb allein die begründeten Unbekannt-Klauseln in der Lage sein sollen, sich auf konkrete Einzelfälle zu beziehen. Und umgekehrt können nach der deutschen Rechtsprechung auch stereotyp aufgestempelte begründete Unbekannt-Klauseln rechtswirksam sein, wenn sich der konkrete Grund des Einzelfalles zu wiederholen pflegt[479], wie dies vor allem im Verkehr der festen Linien der Fall sein dürfte. Geht aber die Rechtsprechung selbst so weit, dann leuchtet eine hiervon verschiedene Behandlung der einfachen Unbekannt-Klauseln nicht ein.

Zum anderen ergibt sich aber auch aus dem Gesetz selbst nichts darüber, daß die gesetzliche Beweisvermutung hier nur durch inhaltlich ganz speziell auf den Einzelfall abgestellte und nicht durch stereotyp vorgedruckte oder aufgestempelte Klauseln ausgeschlossen werden könnte. Dieser Ausschluß ist zwar kraft zwingender Gesetzesbestimmungen nur in bestimmten Ausnahme- und demnach Einzelfällen möglich. W i e er

- - -

478) vgl. BGH a.a.O.

479) so HansOLG Hbg. v.23.12.58,Hansa 1959, 1708; bestätigt durch BGH v.27.10.60, BGHZ 33, 364 (370)

aber zu erfolgen hat, darüber schweigt das Gesetz. Aufschluß hierüber, freilich in einem der herrschenden Meinung entgegengesetzten Sinn, vermögen allerdings auch hier wieder die Haager Regeln zu geben, auf denen die deutsche Regelung aufbaut:

Bereits früher[480] wurde darauf hingewiesen, daß die Haager Regeln aus einem Entwurf für ein zur zwingenden Einführung zu empfehlendes Einheitskonnossement hervorgegangen sind, der später in einen Gesetzesentwurf umgewandelt wurde[481]. Gerade die hier maßgebliche Regelung des Art. III § 3 HR aber hat hierbei ihre ursprüngliche Form behalten, und so wird man zu dem Ergebnis kommen können, daß gerade die Haager Regeln eher von einer "vorgegebenen" s t ä n d i g e n Konnossementsklausel ausgegangen sind[482] als von einem bei der Übernahme der Güter vom Schiffer möglichst eigenhändig dem Konnossement angefügten Zusatz wie zu Zeiten der patriarchalischen Segelschiffahrt. Im übrigen stellen auch andere in den Haager Regeln zugelassene Regelungen auf den Einzelfall ab, und man läßt die Ausnutzung dieser Bestimmungen auch durch gedruckte oder ständige Regelungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen ohne weiteres zu, worauf Schnitter[483] zutreffend hinweist.

Sachlich unbegründet ist schließlich auch der letzte, vom Bundesgerichtshof[484] angeführte Hinweis darauf, daß bei einer Zulassung auch der "nur" einfachen Unbekannt-Klauseln der frühere Rechtszustand wiederhergestellt würde. Denn auch wenn man die einfachen Unbekannt-Klauseln für ausreichend hält, gem. §§ 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1, 646 die gesetzliche Beweis-

- - -

480) vgl. oben S. 18 f

481) vgl. Amtliche Begründung zum Seefrachtgesetz 1937, abgedr.bei Gramm, 73;vgl.auch I.L.A.-Report 1922, 112f,141;Stödter,97;Schnitter,161

482) so i.Erg.auch Schnitter a.a.O.

483) Schnitter,160

484) vgl. oben S. 147, Fußn. 477)

vermutung wirksam auszuschließen, ändert sich nichts an der zwingenden Haftung gem. §§ 662,656. Nach wie vor ist ein Ausschluß der Vermutung n u r in eng begrenzten, gesetzlich zugelassenen Ausnahmefällen wirksam[485], deren tatsächliches Vorliegen ausschließlich vom Verfrachter zu beweisen ist[486]. Davon, daß die frühere Rechtslage, die den Ladungsinteressenten keinen oder jedenfalls nur geringen Schutz gegen die Ausschaltung des Konnossements als Beweismittel bot[487], wiedereingeführt würde, wenn man in den Fällen des § 656 Abs. II, Satz 2, Nr. 1 auch einfache Unbekanntklauseln genügen läßt, kann also in keiner Weise die Rede sein.

Da die Argumente, die die herrschende Meinung für das Begründungserfordernis in diesen Fällen anführt, nach alledem nicht zu überzeugen vermögen, erscheint es angebracht, die Unbekannt-Klauseln hier in formeller Hinsicht nicht anders zu behandeln als in den übrigen Fällen, in denen sie, sei es zum Zweck der Beseitigung der gesetzlichen Beweisvermutung oder zwecks Beseitigung der Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung, rein materiell-rechtlich zulässig sind. Hier wie dort würden dann also einfache Unbekannt-Klauseln ausreichend sein.

c) Rechtslage im Ausland

Bevor jedoch endgültig in diesem Sinne Stellung genommen wird, soll kurz untersucht werden, welche inhaltlichen Anforderungen i m A u s l a n d an die Wirksamkeit von Unbekannt-Klauseln gestellt werden, jedenfalls soweit die dortige Rechtslage an die Haager Regeln anknüpft.

\- - -

485) vgl. hierzu oben S. 111 ff
486) vgl. hierzu oben S. 120 ff
487) vgl. hierzu oben S. 12 f, 111 f

Die dort gefundenen Lösungen sind für eine Stellungnahme zu diesem Problem deswegen von Bedeutung, weil man bei der Auslegung von Bestimmungen der Haager Regeln immer so weit wie möglich ihrer Internationalität Rechnung tragen muß[488], wobei es gleichgültig ist, ob die Haager Regeln in ihrer ursprünglichen oder aber in einer der nationalen Gesetzgebung angepaßten Form, wie es z.B. in Deutschland bei den §§ 656, 662 der Fall ist, eingeführt worden sind[488]. Auf diese Weise muß man sich, auch im Interesse der Internationalität des Seehandels selbst, um eine möglichst einheitliche Lösung der Frage nach dem teilweisen Begründungszwang für Unbekannt-Klauseln bemühen.

Soweit man im deutschen Schrifttum versucht hat, hier eine einheitliche Tendenz in den ausländischen Regelungen zu finden, hat man festgestellt, daß die überwiegende internationale Praxis entsprechend der in Deutschland herrschenden Meinung n u r begründete Unbekannt-Klauseln als rechtswirksam ansehe[489]. Demgemäß sieht man auch hierin eine Bestätigung dieser Auffassung.

Indessen ergibt jedoch eine genauere Untersuchung, daß die Gerichte in den verschiedenen Ländern das Erfordernis des Begründungszwanges für Unbekannt-Klauseln durchaus unterschiedlich und, soweit man sich allein auf die Haager Regeln stützt, teilweise sogar entgegengesetzt beurteilen[490].

aa) Frankreich

Eindeutig mit der in Deutschland herrschenden Meinung übereinstimmend ist die Rechtslage bei den größeren Schiffahrtsnationen eigentlich nur in Frankreich.

488) vgl. sinngem. Schaps-Abraham, Anh.I zum 4.Abschnitt (HR), Vorbem.2 a.E.

489) z.B. Liesecke Hansa 1965, 1898(1900); Prüssmann § 646, Anm.B, 1b

490) so i.Erg. auch Dor, 83

Hier vermag es der Verfrachter schon seit Einführung der Haager Regeln durch das Gesetz vom 2. April 1936 nicht mehr, die Beweisvermutung des Konnossements durch einfache Unbekannt-Klauseln, wie z.B. "que dit être", "poids inconnu", "vérification impossible" oder "indications douteuses" auszuschließen[491)492)]. Vielmehr sind hierfür begründete Klauseln, wie z.B. "marchandise reçue dix minutes avant le départ et vérification rendue impossible" erforderlich[491)]. Dies gilt, anders als im deutschen Seefrachtrecht, sogar für a l l e Angaben, die das Konnossement enthält[493)], also z.B. auch für die zweite und dritte Mengenangabe[494)].

Diese Rechtslage in Frankreich beruht jedoch nicht auf einer Interpretation der Haager Regeln. Vielmehr hat der französische Gesetzgeber den Begründungszwang ausdrücklich durch ein nationales Gesetz sichergestellt, indem er dem Verfrachter, über die Haager Regeln hinausgehend, in Art. 2 Abs. IV des bereits erwähnten Gesetzes vom 2. April 1936 für den Fall des Verdachts unrichtiger Abladerangaben oder mangelnder Prüfungsmöglichkeit auferlegte:

> "il doit faire mention speciale de ces raisons ou de cette impossibilité."

Hierbei ist man sich durchaus dessen bewußt gewesen, daß dieses Erfordernis nicht ohne weiteres aus den Haager Regeln folgte, sondern über diese hinausging[495)]. Vielmehr wollte man so in eigener Regie gewissen Befürchtungen Rechnung tragen, die Unbekannt-Klauseln

- - -

491) Beispiele von Rodière, Droit Maritime, S.263(Nr.337); Traité Général, S.82(Nr.462)

492) vgl.z.B.Trib.de Commerce de la Seine v.19.2.65, R.d.S. 35-25-172=DMF 1966,374; Cour de Cassation v. 5.3.52, DMF 1952,307; v.19.5.52, DMF 1952,469; Rodière, Traité Général a.a.O.; de Juglart DMF 1953,303(305); vgl. auch Sieg MDR 1956,708(711) zu Cour d'Appel d'Aix en Prov.v.27.9.55

493) Rodière, Traité Général, 88

494) vgl.hierzu oben S. 100f, 141

495) vgl.Ripert, S. 185(Nr.1470); Rodière, Traité Général, S.82(Nr.463)

könnten wie früher als clauses de style überhand nehmen, obwohl sie nur mehr in bestimmten, von den Haager Regeln übernommenen Ausnahmefällen Gültigkeit beanspruchen können.

Inzwischen ist das französische Seefrachtrecht zwar reformiert worden[496]. So wurde 1966 auch das zitierte Gesetz vom 2.April 1936 ersetzt durch das Gesetz vom 18.Juni 1966 "sur les contrats d'affrêtement et de transport maritimes"[497] und das Dekret Nr. 1078 vom 31.Dezember 1966, in dessen Artikel 36 es jedoch in Bezug auf die beiden Ausnahmefälle - Verdacht unrichtiger Abladerangaben und fehlende Prüfungsmöglichkeit - nach wie vor heißt[498]:

> "Mais dans ce cas il doit faire mention speciale et motivée de ces raisons ou de cette impossibilité."

Insoweit ist die Rechtslage also unverändert geblieben[499], so daß es nach wie vor keinem Zweifel unterliegen kann, daß in Frankreich nur begründete Unbekannt-Klauseln die Beweiswirkung des Konnossements auszuschließen vermögen[499].

Da es sich bei der französischen Regelung jedoch, wie die obigen Ausführungen gezeigt haben, um eine bewußte nationale Eigenschöpfung und nicht um eine bloße Interpretation der Haager Regeln handelt, läßt sich aus diesem Rechtszustand für eine Stellungnahme zu demselben Problem im Bereich des deutschen Seefrachtrechts, also zu einer "deutschen" Auslegung der Haager Regeln, kaum etwas ableiten[500].

Denselben Weg, also Einführung des Begründungszwanges durch die nationale Gesetzgebung, sind außer Frankreich z.B. auch Tunesien, der Libanon und Jugoslawien gegangen[501]

- - -

496) vgl. Liesecke Hansa 1967, 1496
497) abgedr. Journal Officiel v. 24.6.66, S.5206
498) zitiert bei Rodière, Traité Général, S.81f (Nr.463)
499) Rodière a.a.O.
500) so i.Erg. auch Schnitter, 162
501) vgl. mit Gesetzesangaben Rodière a.a.O.

bb) Anglo-amerikanischer Rechtskreis

Im anglo-amerikanischen Rechtskreis ist die Rechtslage dagegen weitgehend uneinheitlich. Dies beruht jedoch nicht darauf, daß Gerichte und Wissenschaft die Frage nach der Notwendigkeit der Angabe von Gründen, die zur Aufnahme von Unbekannt-Klauseln geführt haben, unterschiedlich beantworten würden. Dieses Problem ist dort vielmehr bisher weitestgehend unerörtert geblieben, sei es, daß man es angesichts von Präjudizien nicht gesehen hat, sei es, daß man ihm keine Bedeutung beigemessen hat.

Die Uneinheitlichkeit, die unter anderem zu einer teilweise verschiedenen Behandlung der Unbekannt-Klauseln durch die Gerichte in England einerseits und den USA andererseits geführt hat, beruht vielmehr auf der viel umfassenderen und logisch vor der hier zu prüfenden Frage, ob durch Unbekannt-Klauseln ü b e r h a u p t die Beweiswirkung eines Konnossements ausgeschlossen werden kann.

So ist es die Grundtendenz der amerikanischen Rechtsprechung[502], Unbekannt-Klauseln schlechthin diese Wirkung zu versagen, wenn das Konnossement zugleich die diesbezüglichen positiven Angaben enthält, wie es regelmäßig der Fall ist[502]. Hier interpretiert man Art. III § 3 HR so, daß der Verfrachter nur e i n e Möglichkeit habe, die prima-facie-Beweiswirkung für solche Angaben, die er nicht gelten lassen will, auszuschalten : die Nichtaufnahme dieser Angaben in das Konnossement.[503]

- - -

502) The Spanish American Skin Company v. The M.S. Ferngulf, US D.C. (1956), 143 F.Supp.,345 (349f) = Astle, 407; US C.A. (1957), 242 F.2d,551; George F.Pettinos Inc. v. Thos.&Ino. Brocklebank Ltd., US D.C.(1944), 65 F.Supp, 102 (104); vgl. auch Götz, 143f; Astle,96; Gilmore, Grant and Black, 162f

503) vgl. Götz, 144

Angaben, die keine Beweiswirkung haben sollen, dürfen demnach grundsätzlich nicht im Konnossement erscheinen[504]. Nimmt der Verfrachter sie dennoch auf, obwohl er z.B. begründete Zweifel an ihrer Richtigkeit haben oder sie nicht nachprüfen kann, so muß er sie also auch dann gegen sich gelten lassen, wenn er sie mit einer Unbekannt-Klausel versehen hat. Derartige Vorbehalte werden lediglich als unbeachtliches venire contra factum proprium angesehen[505].

Demgegenüber sollen nach der - nicht immer einheitlichen[506] - englischen Rechtsprechung[507] Unbekannt-Klauseln, gleich ob begründet oder unbegründet, zumindest immer dann wirksam sein, wenn der Befrachter der Klausel nicht w i d e r s p r o c h e n hat[507]. Diese Auffassung, auf die bereits in anderem Zusammenhang hingewiesen wurde[508], vertritt auch die englische Rechtslehre[509].

Doch zurück zu der Frage nach der Notwendigkeit der Angabe von Gründen bei der Aufnahme von Unbekannt-Klauseln. Soweit nach dem Vorigen Unbekannt-Klauseln in der anglo-amerikanischen Praxis überhaupt zugelassen werden, wird k e i n Unterschied gemacht, ob es sich hierbei um begründete oder unbegründete Klauseln handelt. Vielmehr werden beide gleich behandelt, so daß hiernach unbegründeten Unbekannt-Klauseln

- - -

504) Götz,146

505) Götz,144

506) abweichend z.B."Patagonier"(Owners)v.Spear & Thorpe,K.B.D.(1933),47 Ll.L.Rep.,59;vgl.Astle,260f

507) Pendle & Rivett Ltd.v.Ellerman Lines Ltd.,K.B.D. (1927),29 Ll.L.Rep.,133;vgl.Astle, 261f;Attorney General of Ceylon v.Scindia Steam Navigation Co. Ltd., Privy Council (1961),2 Ll.L.Rep.,173=Astle, 226f

509) Colinvaux,49,51f;Scrutton,155f;Astle,96ff(einschränkend 98);Carver's, Cogsa, 62, 86;British Shipping Laws, Nr. 270;Dor, 83f;vgl.auch Götz,146

508) vgl. oben S. 115

dieselbe Wirkung zukommt wie begründeten. Die Angabe von Gründen in Bezug auf die Unbekannt-Klauseln ist demnach im anglo-amerikanischen Recht grundsätzlich n i c h t erforderlich, um der Klausel Wirksamkeit zu verleihen[510]. Unbehagen an diesem Zustand äußert allein Astle[511], der sich aber damit begnügt festzustellen, es sei (nur) zweifelhaft, ob durch Unbekannt-Klauseln ohne klarstellenden Hinweis die Beweiswirkung des Konnossements beseitigt werden könne.

Von diesen Grundsätzen wird jedoch in e i n e m Ausnahmefall abgewichen. Sowohl der englische wie auch der amerikanische Gesetzgeber hat für Bulkladungen eine ausdrückliche, abweichende Regelung geschaffen, auf die bereits früher hingewiesen wurde[512]. Nach sec. 5 des britischen Carriage of Goods by Sea Act von 1924[513], der insoweit mit sec. 11 des US-COGSA von 1936[514][515] übereinstimmt, muß der Verfrachter dann, wenn das Gewicht der Bulkladung nach Handelsbrauch von einem ausserhalb des Frachtvertrages stehenden Dritten festgestellt oder anerkannt wird, einen Vermerk in das Konnossement aufnehmen, aus dem hervorgeht, daß die Gewichtsangabe auf den Dritten zurückgeht, um insoweit die Beweisvermutung auszuschließen[516]. Hier dürften also ausnahmsweise nur begründete Unbekannt-Klauseln genügen.

Da dieser Begründungszwang jedoch ebensowenig wie in Frankreich auf einer nationalen Interpretation der Haager Regeln, sondern auf rein nationaler Eigengesetzgebung beruht, läßt sich auch hieraus für die in Deutschland zugrundezulegende Rechtslage nichts gewinnen[517].

- - -

510) vgl.auch Dor, 84;Rodière, Traité Général,S.89(Nr. 467)

511) Astle, 98

512) vgl.oben S. 102

513) abgedr.bei Carver, British Shipping Law,164ff,sec. 5 auf Seite 177

514) abgedr.bei Gilmore,Grant and Black,787ff,sec.11 auf S.793

cc) Belgien, Italien

Von Interesse ist dagegen die Auslegung, die die Haager Regeln hinsichtlich des Begründungszwanges für Unbekannt-Klauseln in Belgien erfahren haben, denn dort hat sich der Gesetzgeber damit begnügt, die Haager Regeln durch ein Mantelgesetz wörtlich zu übernehmen[518].

Demgemäß entspricht der belgische Rechtszustand dem in Deutschland geltenden Recht insoweit völlig, als Unbekannt-Klauseln nur dann wirksam die Beweiswirkung des Konnossements auszuschließen vermögen, wenn tatsächlich einer der in Art. III § 3 HR[519] genannten Ausnahmefälle vorgelegen hat, in denen der Verfrachter von der Aufnahme der betreffenden Angaben auch hätte absehen können[520], was gegebenenfalls von diesem auch zu beweisen ist[520].

Wenn demnach die Unbekannt-Klauseln, ebenso wie nach deutschem Recht, auch nur in Ausnahme-, also Einzelfällen wirksam sind, so steht dies jedoch der Wirksamkeit einer aufgestempelten oder sogar vorgedruckten Klausel nach der belgischen Rechtsprechung nicht entgegen, sofern nur ein solcher Ausnahmefall nach den

- - -

515) ebenso sec.8 Austr.-Scoga und sec. 6 Can-Wcoga

516) vgl.Götz,146f;Astle,34;ferner Schnitter,162;Prüssmann § 645,Anm.2b

517) so i.Erg.auch Schnitter,162

518) vgl.Art.91 A,al. 1ff des Belg.Seegesetzes,abgedr. bei Schaps-Abraham,Anh.I zum 4.Abschnitt,S.727

519) =Art.91 A,al.3,3° des Belg.Seegesetzes

520) vgl.Smeesters-Winkelmolen,S.375(Nr.721f);Rodière, Traité Général,89;Tribunal de Commerce d'Anvers v. 11.2.64,J.P.A. 1964,270=R.d.S. 35-25-146;Cour de Cassation v.7.11.58, J.P.A. 1959,195=Hansa 1960, 2506

Feststellungen des Gerichts t a t s ä c h l i c h vorgelegen hat[521]. In ähnlichem Sinne hat sich für das deutsche Recht auch das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg in seiner bereits früher zitierten Entscheidung vom 23.12.1958[522] geäußert.

N i c h t erforderlich ist jedoch nach belgischer Rechtsprechung und dort herrschender Meinung, daß der Verfrachter bereits i m Konnossement eine Begründung für die Aufnahme der Unbekannt-Klausel angibt, da sich eine solche Verpflichtung nicht aus den Haager Regeln ableiten läßt[523]. Für die Wirksamkeit der Klausel ist hiernach nur erforderlich, daß der Verfrachter den ihm obliegenden Beweis, daß tatsächlich einer der gesetzlichen Ausnahmefälle vorgelegen hat, zu führen vermag[524].

Im Anwendungsbereich des den Haager Regeln unmittelbar folgenden belgischen Rechts genügen also in jedem Fall auch unbegründete Unbekannt-Klauseln, um die Beweiswirkung des Konnossements wirksam auszuschalten.

Ähnlich und zum Teil darüber hinausgehend ist die Rechtslage auch in Italien. In Anwendung des recht weit gefaßten Artikels 462 des Codice della navigazione[525], der dem Verfrachter immer dann Vorbehalte gestattet, wenn er keine Bestätigung der mitgeteilten Angaben erhalten kann, läßt man auch dort ganz allgemein einfache Unbekannt-Klauseln für die Beseitigung der Beweiswirkung des Konnossements genügen[526].

d) Zusammenfassung

Die kurze rechtsvergleichende Untersuchung hat in Bezug auf das Begründungserfordernis für Unbekannt-Klauseln zu z w e i Ergebnissen geführt :

- - -

521) Cour de Cassation v. 7.11.58, J.P.A. 1959,195 = Hansa 1960,2506

522) Hansa 1959,1708; vgl. auch oben Seite 148

523) Trib. de Commerce d'Anvers v.1.2.64, J.P.A. 1964, 270 = R.d.S.35-25-146; Cour de Cassation v.1.4.66, J.P.A. 1966,206 = R.d.S. 35-25-161; v.7.11.58, a.a.O.; Smeesters-Winkelmolen, S.375 (Nr.721); Collard,166; Rodière, Traité Général,89; Dor,84; Prüssmann § 646, Anm.B,1b

Einmal hat sich herausgestellt, daß die Frage nach dem Begründungszwang im Ausland durchaus verschieden beantwortet wird. Davon, daß in der internationalen Praxis überwiegend nur begründete Unbekannt-Klauseln anerkannt würden[527], kann demnach keine Rede sein, so daß sich die herrschende Meinung auch auf dieses Argument nicht stützen kann.

Im Gegenteil, es hat sich gezeigt - und dies ist das zweite Ergebnis dieser kurzen Gegenüberstellung -, daß man sich in denjenigen Ländern, die nur begründete Unbekannt-Klauseln als wirksam ansehen, n i c h t auf die Haager Regeln stützt, sondern vielmehr auf eine ganz bewußt eigenständige, von den Haager Regeln abweichende nationale Gesetzgebung.

Eine solche klare und ausdrückliche Gesetzesbestimmung, wie sie für den Ausschluß der Beweiswirkung im französischen Recht ganz allgemein und in den englischen und amerikanischen Seegesetzen speziell für Bulkladungen enthalten ist, fehlt jedoch in Deutschland. Eine solche ist auch nicht in § 646 enthalten, denn es würde nach der hier vertretenen Auffassung bei einem Vergleich mit den betreffenden Vorschriften in Frankreich, England und den USA einer "Überinterpretation" gleichkommen, wollte man aus dem in § 646 enthaltenen Begriff des "entsprechenden" Zusatzes eine klare und eindeutige Anordnung des Begründungszwanges herauslesen. Dies umso weniger, wenn man sich vor Augen hält, daß dieser "Begründung"der Klausel weder eine tatsächliche,wirklich "hinweisende", noch irgendeine rechtliche Bedeutung zukommt[528].

- - -

524) Cour de Cassation v.7.11.58 a.a.O.
525) abgedr. bei Gaeta-Pescatore
526) vgl. Rodière, Traité Général,89 m.w.Nachw.
527) vgl. oben Seite 151
528) vgl. hierzu oben Seite 146 ff

Da eine solche Hervorhebung im deutschen Recht fehlt, wird man vielmehr davon ausgehen können, daß das deutsche Seefrachtrecht insoweit nicht über die Haager Regeln hinausgehen, sondern diese vielmehr inhaltlich übernehmen wollte[529]. Daß sich aber aus diesen nichts für einen Begründungszwang ergibt, wurde bereits hervorgehoben[529].

Demnach erscheint es angebracht, auch in Deutschland der belgischen Rechtsauffassung, die auf den "unverfälscht" übernommenen Haager Regeln beruht, zu folgen und in j e d e m der vom Gesetz für den Ausschluß der Beweisvermutung vorgesehenen Fälle auch die einfachen Unbekannt-Klauseln genügen zu lassen.

Diese Lösung hat den Vorzug, daß die Frage nach den inhaltlichen Formerfordernissen für Unbekannt-Klauseln dann in allen Fällen, in denen nach dem Gesetz die tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen für die Aufnahme einer solchen Klausel gegeben sind, eine e i n h e i t l i c h e Antwort findet, einerlei, ob die Klausel dem Ausschluß der Beweisvermutung oder der Haftung des Verfrachters wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung dient.

4) Auswirkungen der Unbekannt-Klauseln auf den Dokumentenverkehr

Wenn der Verfrachter in bestimmten Fällen wichtige Konnossementsangaben unverbindlich werden lassen kann, erleidet das Konnossement hierdurch eine Einbuße hinsichtlich seiner Zuverlässigkeit und Glaubwürdigkeit im Verkehr. Es liegt auf der Hand, daß derartigen Zusätzen deswegen auch im Dokumentenverkehr, in dem das Konnossement eine wichtige Rolle spielt[530], eine gewisse Bedeutung zukommt. Dies gilt für das Abladegeschäft ganz allgemein, bei dem der Verkäufer "reine"

- - -

529) vgl. oben Seite 146ff
530) vgl. hierzu oben Seite 63ff, 65ff

Konnossemente zu beschaffen hat[531], in ganz besonderem Maße aber für das Akkreditivgeschäft.

Beim Akkreditiv spielt das Konnossement die ausschlaggebende Rolle für den Nachweis der Abladung und der Vertragsgemäßheit der Erfüllung[532]. Darauf, daß dieser dokumentenmäßige Nachweis von den Akkreditivbanken mit besonderer Sorgfalt überprüft werden muß (Prinzip der sog.Akkreditivstrenge), wurde in anderem Zusammenhang bereits hingewiesen[533].

So war man sich seit jeher darüber einig, daß nur sog. "reine" Konnossemente aufnahmefähig sein sollten, sofern nicht ausnahmsweise anderslautende Akkreditivbedingungen vereinbart worden waren. "Unrein" und demzufolge regelmäßig nicht zur Aufnahme geeignet sollten insbesondere solche Konnossemente sein, die hinsichtlich der Güter Mängelvermerke (sog. Marginalklauseln) aufwiesen. Dem trug bereits Artikel 18 der "Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive"[534] von 1929 Rechnung, in dessen Absatz I es hieß, daß Versanddokumente mit Mängelvermerken zurückgewiesen werden könnten.

Da es sich jedoch zeigte, daß angesichts der Vielfältigkeit von Klauseln, die die Konnossemente regelmäßig aufweisen, insbesondere für die branchenfremden Banken nicht immer leicht zu beurteilen ist, ob eine Konnossementsklausel einen Qualitätsmangel an der Ware erkennen läßt[535], bemühte man sich bald um eine klarere Regelung. Hinzu kam, daß man sich auch nicht auf einen scharf begrenzten Begriff von "reinen" bzw. "unreinen" Konnossementen hatte einigen können[536]. So versuchte man bei der ersten Revision der ER im Jahre 1951, "unschädliche" Konnossementsklauseln ganz einfach dadurch von solchen Klauseln, die zur Unreinheit führten, deutlich und sicher abzugrenzen, indem man sie in den ER ausdrücklich

- - -

531) vgl.Incoterms 1953: C.&F.,Nr.6;C.I.F.,Nr.7;F.A.S., Nr.7,9; vgl. im übrigen oben Seite 63
532) vgl.oben Seite 65ff, insbes. 69f
533) vgl.oben Seite 68
534) im folgenden abgekürzt : ER
535) vgl. Zahn, 117

aufzählte. In dieser Aufstellung wurden in Art.18 Abs. III unter c) ausdrücklich auch die Unbekannt-Klauseln als unschädlich bezeichnet.

Diese Beurteilung entsprach auch der bis dahin zumindest auf dem europäischen Kontinent, mit Einschränkungen [537] auch der in den USA üblichen Praxis[538]. Von England und dem Sterling-Block wurde diese Regelung allerdings n i c h t übernommen[539]. Dort wurde die Reinheit von Konnossementen von vornherein strenger beurteilt, was dazu führte, daß man a u c h die Unbekannt-Klauseln als schädlich und die mit einer solchen Klausel versehenen Konnossemente als "unrein" ansah[540].

Bei der bisher letzten Neufassung der ER im Jahre 1962 [541], die auch von England akzeptiert und eingeführt wurde, hat man die Aufzählung schädlicher und unschädlicher Zusätze jedoch wieder zugunsten einer generalklauselartigen Bestimmung in Art. 18 Abs.II aufgegeben, die sich ganz allgemein auf Klauseln oder Angaben bezieht, "die einen mangelhaften Zustand der Ware und/oder der Verpackung ausdrücklich vermerken". Diese Definition entspricht inhaltlich weitestgehend wieder der bereits in den ER 1929 enthalten gewesenen. Die in den ER 1951 versuchte Aufzählung hatte sich gegenüber der Praxis als nicht erschöpfend erwiesen, was dazu geführt hatte, daß die Unsicherheit in der Beurteilung eher vergrößert als vermindert worden war[542].

Als "Hilfestellung" hat die Internationale Handelskammer nunmehr jedoch eine besondere Broschüre[543] herausgegeben, in der für verschiedene Warengattungen

- - -

536) vgl. Grader van der Maas, 159

537) vgl. hierzu die Ausführungen oben Seite 154f

538) Grader van der Maas, 163

539) vgl. Wiele,23; Liesecke WM 1960,210

540) vgl. Scrutton,154,156; Armstrong v. Allan (1892), 8 T.L.R.,613

541) vgl. Liesecke WM 1966, 458

542) vgl. Zahn, 117

543) The Problem of Clean Bills of Lading, Drucksache Nr.223 der Internationalen Handelskammer Paris

eine Anzahl von Konnossementsklauseln aufgeführt wird, die für die Dokumentenaufnahme als Grenzfälle "gerade noch tragbar" sein sollen, um ein Konnossement nicht "unrein" werden zu lassen [544].

Hierin sind die Unbekannt-Klauseln jedoch n i c h t mehr enthalten. Man ist sich aber im deutschen Schrifttum weitestgehend darüber einig, daß die Unbekannt-Klauseln auch weiterhin nicht geeignet sind, ein Konnossement "unrein" und damit ungeeignet für den Dokumentenverkehr werden zu lassen, da durch sie nicht der mangelhafte Zustand der Güter bescheinigt werde[545]. Auch der Bundesgerichtshof[546] hat, allerdings noch unter der Geltung der ER 1951, zu erkennen gegeben, daß er dieser Auffassung zuneigt.

Diese Argumentation erscheint von der in Art. 18 Abs.II ER 1962 enthaltenen Definition eines "reinen Versanddokuments" her zwar zutreffend. Indessen ist aber gerade diese Begriffsbestimmung, die allein auf das Verlautbaren von Ladungs m ä n g e l n abstellt, zu eng, um alle Fälle der Unreinheit eines Konnossements zu umfassen. Dies wird besonders deutlich in Bezug auf die Mengenangabe im Konnossement :

Logisch vorrangig gegenüber dem Nachweis der bloßen Mängelfreiheit und genauso wichtig, wenn nicht sogar von noch größerer Bedeutung, ist für die Dokumentenprüfung der Nachweis, daß ü b e r h a u p t Güter von der geschuldeten Menge abgeladen bzw. verschifft worden sind[547]. Nicht nur die Art und Beschaffenheit, sondern auch die Menge der abgeladenen Güter soll der

- - -

544) vgl. auch Zahn, 117; Liesecke WM 1964,1282(1284)

545) Prüssmann § 656,Anm.C,3; Schlegelberger-Liesecke § 646,Rdnr.4; Liesecke WM 1964,1282(1284); Schlegelberger - Hefermehl, Anh. zu § 365,Rdnr.105; einschränkend Liesecke Hansa 1965, 1898(1899)

546) v.2.2.61, BGHZ 34,216 (220)

547) vgl. auch oben Seite 69

Akkreditivbank anhand der Dokumente nachgewiesen werden; denn was nützt es dem überseeischen Käufer, wenn die Bank auf seine Rechnung zwar für (dokumentenmäßig) fehlerfreie Güter, von denen aber z u w e n i g abgeladen worden sind, den vollen Kaufpreis zahlt.

Dieser dokumentenmäßige Nachweis jedoch wird in allererster Linie durch das Konnossement geführt, denn diesem allein wohnt eine zur gesetzlichen Richtigkeitsvermutung gesteigerte Beweiswirkung inne[548].

Wenn nun aber das Konnossement in diesem Punkt durch eine wirksame Unbekannt-Klausel unverbindlich geworden ist, kann dieser Nachweis durch das Konnossement nicht als erbracht anzusehen sein. Entsprechendes gilt auch für eine mit einer Unbekannt-Klausel versehene Beschaffenheitsangabe.

Demgemäß wird man ein Konnossement über die in Art. 18 Abs.II ER 1962 gegebene Definition hinaus immer dann als zur Aufnahme ungeeignet, also als "unrein" anzusehen haben, wenn es den urkundlichen, beweisrechtlich geschützten Nachweis der Verschiffung einer bestimmten, vertraglich geschuldeten Warenmenge nicht zu erbringen geeignet ist. Gerade dies ist aber immer dann der Fall, wenn der Verfrachter die Beweiswirkung der Konnossementsangaben hinsichtlich Menge, Art und Beschaffenheit der übernommenen Güter durch w i r k s a m e Unbekannt-Klauseln ausgeschaltet hat.

So wird auch nach wie vor in der wohl überwiegenden englischen Literatur darauf hingewiesen, daß man von einem reinen Konnossement nur dann sprechen könne, wenn es weder hinsichtlich der Angabe guter Beschaffenheit noch hinsichtlich der Mengenangabe einen Vorbehalt aufweise[549]. Für das amerikanische Recht, das Unbekannt-Klauseln ohnehin die Rechtsgültigkeit versagt, sofern

- - -

548) vgl. auch oben Seite 69

549) vgl.z.B. Carver, British Shipping Laws, S.73,362; Scrutton,S.154,156, jeweils m.w.Nachw.; a.A. allerdings Astle, 206

das Konnossement zugleich die betreffenden positiven Angaben über die Güter enthält[550], stellt sich das Problem von vornherein nicht.

Allein das hier gefundene Ergebnis, nach dem Konnossemente auch immer dann "unrein" für das Dokumentengeschäft werden, wenn sie wirksame Unbekannt-Klauseln enthalten, dürfte der Bedeutung des dokumentenmäßigen Nachweises und dem Grundsatz der Akkreditivstrenge gerecht werden und so dem Schutzbedürfnis des "blind" zahlenden Überseekäufers , aber auch dem der sich Regreßansprüchen aussetzenden Akkreditivbanken entsprechen.

Wenn die in Deutschland herrschende Meinung insoweit zu einem anderen Ergebnis kommt, so beruht dies offenbar zumindest teilweise auch auf der Prämisse, daß sie die einfachen Unbekannt-Klauseln in weitem Umfang ohnehin als unwirksam und somit bereits in dieser Beziehung als "unschädlich" für den Dokumentenverkehr ansieht[551].

Hier wird jedoch übersehen, daß etwas anderes für diejenigen Fälle gelten muß, in denen die Unbekannt-Klauseln rechtswirksam sind. Allein Liesecke[552], der im übrigen der herrschenden Meinung folgt und in den Fällen des § 656 Abs.II, Satz2, Nr.1 nur die begründeten Unbekannt-Klauseln für zulässig hält, trägt diesem Gesichtspunkt wenigstens teilweise Rechnung, indem er darauf hinweist, daß Konnossemente durch die Aufnahme einer b e g r ü n d e t e n Unbekannt-Klausel für das Akkreditivgeschäft "unrein" werden. Allerdings ist nicht einzusehen, weshalb dies in den anderen Fällen, in denen auch nach der herrschenden Meinung ein Ausschluß der Beweisvermutung durch einfache Unbekannt-Klauseln möglich ist, nicht gelten soll.

- - -

550) vgl. hierzu oben Seite 154f
551) vgl. insoweit oben Seite 139f
552) WM 1964, 1282 (1284); Hansa 1965, 1898 (1899)

Nach der hier vertretenen Auffassung kommt es auf die Angabe einer "Begründung" in der Unbekannt-Klausel jedoch ohnehin nicht an, so daß demnach j e d e Unbekannt-Klausel, gleichgültig, ob sie einen Grund angibt oder nicht, zur U n r e i n h e i t des Konnossements führt, wenn nur die Klausel entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen w i r k s a m ist, d.h. wenn auch tatsächlich die gesetzlichen Voraussetzungen für die Aufnahme einer Unbekannt-Klausel vorgelegen haben.

Auch insoweit erscheint der Verzicht auf das Begründungserfordernis für Unbekannt-Klauseln als die praktikablere Lösung. Denn wenn man, wie hier, auf den Begründungszwang verzichtet, werden die Akkreditivbanken nicht mit der für Branchen- und Hafenfremde oft schwierig zu beurteilenden Frage konfrontiert, welche Art der andeutungsweisen "Begründung" der Unbekannt-Klauseln sie im Einzelfall als ausreichend und welche sie nicht mehr als genügend anzusehen hätten. Diese Prüfung aber könnte leicht zu einer Überforderung der Akkreditivbanken führen.

Dieser Gesichtspunkt sollte aber darüber hinaus auch zu einer Revision der ER in diesem Punkt führen:

Konnossemente werden durch die Unbekannt-Klauseln, wie im vorigen dargelegt, n u r , aber auch i m m e r dann "unrein" für den Dokumentenverkehr, wenn die Klausel w i r k s a m ist. Wirksam aber ist sie nur dann, wenn tatsächlich die besonderen gesetzlichen Voraussetzungen für einen ausnahmsweisen Ausschluß der Beweisvermutung` v o r g e l e g e n haben.

Dies wäre in jedem Fall von den Akkreditivbanken nachzuprüfen. Andernfalls würden sie sich bei Verweigerung der Aufnahme eines mit einer Unbekannt-Klausel versehenen Konnossements, bei dem sich später das Fehlen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Klausel herausstellt, ebenso Regreßansprüchen ausgesetzt

sehen, wie in solchen Fällen, in denen das Konnossement akzeptiert worden ist, obwohl die Klausel "ausnahmsweise" wirksam war. Ein Unterfangen, das angesichts der Häufigkeit von Unbekannt-Klauseln von vornherein als aussichtslos erscheinen muß, zumal dieser Nachweis in jedem Falle dokumentenmäßig erbracht werden müßte. Auch hier wären die Akkreditivbanken überfordert.

Als einziger Ausweg aus diesen Schwierigkeiten bietet sich eine Änderung der ER an, durch die - sei es durch eine Ergänzung der bereits in Art. 18 Abs.II ER 1962 enthaltenen Generalklausel, sei es durch namentliche Nennung der Unbekannt-Klauseln - klargestellt wird, daß die Unbekannt-Klauseln v o n v o r n h e r e i n zur Unreinheit eines Konnossements führen.

Auf diese Weise könnte mit den Mitteln der privaten Wirtschaft eine wirksame Eindämmung der Unbekannt-Klauseln erreicht werden, was nicht zuletzt auch der Klarheit und Übersichtlichkeit der Konnossemente zugute kommen würde. Die Haager Regeln und das deutsche Seefrachtrecht haben nämlich zwar bewirkt, daß die Unbekannt-Klauseln nur in einzelnen Fällen rechtswirksam sind ; ihre allgemeine Verbreitung aber haben sie n i c h t einzuschränken vermocht.

Durch eine Änderung der ER in diesem Punkt würden diese meist überflüssigen Klauseln jedoch weitestgehend aus den Konnossementen verbannt. In Übereinstimmung mit dem Willen des Gesetzgebers würden sie vielmehr nur noch dann auftreten, wenn nach der Überzeugung des Verfrachters w i r k l i c h einer derjenigen Fälle vorliegt, in denen das Gesetz einen Ausschluß der Beweisvermutung durch Unbekannt-Klauseln zuläßt. Denn wenn die Unreinheit des Konnossements durch eine - wegen Fehlens der gesetzlichen Voraussetzungen - u n w i r k s a m e Unbekannt-Klausel herbeigeführt wird, erfüllt der Verfrachter seine Verpflichtung zur Konnossementsausstellung "schlecht", so daß er sich bei zugleich vorliegen-

dem Verschulden Schadensersatzansprüchen von Seiten der Ladungsvertreter aussetzen würde.

Diese tatsächliche Eindämmung der Verbreitung von Unbekannt-Klauseln würde sich zugleich auch positiv auf die D o p p e l funktion dieser Konnossementszusätze auswirken. Denn wenn der Verfrachter wegen der beweisbeeinträchtigenden Wirkung der Unbekannt-Klauseln im Hinblick auf den Dokumentenverkehr gezwungen wäre, diese Klauseln tatsächlich n u r in dem gem. § 656 zulässigen Rahmen aufzunehmen, würde z u g l e i c h , gewissermaßen als "Nebenprodukt", eine begrüßenswerte Einschränkung der verbreiteten Freizeichnung wegen schuldhaft unrichtiger Konnossementsausstellung erreicht. So könnte auf rein t a t s ä c h l i c h e m Wege das wünschenswerte Ergebnis erzielt werden, daß von der Freizeichnung von d i e s e r Haftung nur in dem engen Bereich Gebrauch gemacht würde, den die zwingende seefrachtrechtliche Haftung für den Ausschluß der gesetzlichen Beweisvermutung offenläßt ; ein Ergebnis, das, wie in diesem Zusammenhang ausführlich dargelegt wurde[553], auf rein r e c h t l i c h e m Wege n i c h t hatte erzielt werden können.

- - -

553) vgl. oben S. 128 ff

Schlußbemerkung

Die vorliegende Untersuchung hat einen Einblick in die weitreichende Bedeutung gegeben, die den Konnossementsangaben im Rechtsverkehr zukommt.

Der Gesetzgeber hat dieser Bedeutung nach langem Kampf der Ladungsvertreter dadurch Rechnung zu tragen versucht, daß er dem Konnossementsinhalt eine besondere, nur in bestimmten Ausnahmefällen ausschließbare Beweiswirkung in Form einer gesetzlichen Richtigkeitsvermutung zuerkannt hat. Solange diese Vermutung jedoch auch gegenüber gutgläubigen Konnossementserwerbern unbeschränkt widerlegt werden kann, bleibt dieser Schutz unvollkommen. Eine möglichst baldige Ratifizierung der von der Bundesrepublik mitunterzeichneten Visby-Rules, die in diesem Punkt Abhilfe zu schaffen geeignet sind, erscheint daher wünschenswert, auch wenn sich die Reederseite in Deutschland gegen die Einführung eines solchen Gutglaubensschutzes ausgesprochen hat. Es fällt in diesem Zusammenhang auf, daß auch der neueste Entwurf der Bundesregierung für ein Seerechtsänderungsgesetz vom Dezember 1970 über diesen Punkt völlig schweigt.

In materiell-rechtlicher Hinsicht ist es zwar durch die Einführung der zwingenden Haftung gelungen, Vorbehalte der Verfrachter in Form von Unbekannt-Klauseln, durch die die Unverbindlichkeit der Konnossementsangaben angestrebt wird, weitestgehend unwirksam werden zu lassen. Dennoch hat sich an der tatsächlichen Verbreitung dieser Klauseln bis heute nichts geändert. Der Versuch, diese Klauseln durch teilweise Einführung eines Begründungszwanges einzudämmen, ist nicht geeignet, hier Abhilfe zu schaffen. Allein durch eine, auch materiell-rechtlich gebotene, Änderung der ER

in diesem Punkt könnte man insoweit zu klaren Verhältnissen gelangen. Auf diese Weise würde der Wille des Gesetzgebers, diese stereotypen Klauseln aus den Konnossementen weitestgehend zu verbannen, von den betroffenen Wirtschaftskreisen selbst wirkungsvoll ergänzt.

Zugleich könnte man durch diese tatsächliche Einschränkung der Verbreitung von Unbekannt-Klauseln erreichen, daß die formularmäßige Freizeichnung des Verfrachters von seiner Haftung für schuldhaft unrichtige Konnossementsausstellung auf ein erträgliches Maß beschränkt wird.

Lebenslauf

Am 3. Februar 1945 wurde ich als Sohn des Volkswirtes Dr. Karl Ebermann und seiner Ehefrau Elisabeth in Wittenberg - Lutherstadt geboren. Meine frühe Kindheit verbrachte ich in Wolfratshausen bei München, bis meine Eltern 1951 nach Berlin zurückkehrten. Dort besuchte ich die Grundschule, bis ich im Frühjahr 1957 in die Humboldtschule in Berlin - Tegel eintrat, die ich schließlich im März 1964 mit Abitur und großem Latinum verließ. Zum Sommersemester 1964 nahm ich mein juristisches Studium an der Freien Universität Berlin auf, das ich an den Universitäten in Erlangen - Nürnberg und Hamburg fortsetzte, bis ich am 2. Juni 1969 vor dem Justizprüfungsamt bei dem Hanseatischen Oberlandesgericht in Hamburg die 1. juristische Staatsprüfung ablegte. Seit November 1969 befinde ich mich in dem Bezirk desselben Gerichts als Referendar im juristischen Vorbereitungsdienst.

Druck : W. Hilke K.G. 1 Berlin 30 Motzstr. 64